



# Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelutaso









# Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelutaso

**RAPORTTEJA 4 | 2012**

**KESKI-SUOMEN JOUKKOLIIKENTEE PALVELUTASO**

**Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-257-407-7 (pdf)**

**ISSN-L 2242-2854**

**ISSN 2242-2854 (Verkkajulkaisu)**

**[www.ely-keskus.fi/keski-suomi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/keski-suomi/julkaisut)**



## Sisältö

Esipuhe .....	4
1 Johdanto .....	5
1.1 Työn tausta ja rajausta .....	5
1.2 Selvityksen sisältö ja tavoitteet .....	5
2 Nykytilan analyysi .....	6
2.1 Keskukset ja niiden väliset yhteydet.....	6
2.2 Väestö ja ennusteet.....	8
2.3 Työpaikat ja työssäkäyntialueet .....	10
2.4 Opiskelupaikat ja opiskeluyhteydet .....	13
2.5 Palvelut ja asiointiyhteydet .....	13
2.6 Joukkoliikennejärjestelmä .....	14
2.7 Asukaskyselyn tulokset.....	17
2.8 Joukkoliikenteen ja henkilöliikenteen kustannukset.....	19
3 Joukkoliikenteen palvelu-tasomääritys.....	21
3.1 Valtakunnalliset määrittelyt ja määrälliset palvelutasotavoitteet.....	21
3.2 Laadulliset tavoitteet .....	27
4 Joukkoliikenteen kehittämistarpeet ja tulevaisuudennäkymät .....	29
4.1 Toimintaympäristön tulevaisuuden haasteita .....	29
4.2 Joukkoliikenteen kehittämistarpeet .....	30
Määrälliset palvelutasotekijät .....	30
Laadulliset palvelutasotekijät.....	32
5 Kustannukset ja liikenteen järjestäminen.....	34
5.1 Kustannusvaikutukset .....	34
5.2 Liikenteen järjestämistavat .....	35
5.3 Liikenteen järjestämisen aikataulu .....	36
6 Seuranta .....	37
Kirjallisuus .....	38
Liitteet .....	39
Liite 1. Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta .....	39
Liite 2. Asukaskyselyn tulokset.....	44
Liite 3. Linja-autoliikenteen palvelutasoluokat yhteysväleittäin .....	53

# Esipuhe

Joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään joukkoliikenteen palvelutason vuoden 2011 aikana. Määrittelyssä on otettava huomioon eri väestöryhmien tarpeet ja tehtävä yhteistyötä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Tämä työ on tehty erillisselvityksenä Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman osana.

Työtä on ohjannut Keski-Suomen joukkoliikennetyöryhmä, joka on käsitellyt työtä kolmessa kokouksessa. Lisäksi työn aikana järjestettiin työpaja, johon osallistuivat alueen kuntien edustajia, maakuntaliiton sekä liikenteenharjoittajien edustajia. Työ on esitelty myös Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman hanke-ryhmälle. Raportista pyydettiin lausunnot kunnilta, liikenteenharjoittajilta, Linja-autoliitolta ja maakuntaliitolta. Lausuntojen perusteella luonnosteltuihin palvelutasomäärittelyihin janiiden perusteluihin tehtiin vähäisiä korjauksia.

Työstä on vastannut Rauni Malinen Keski-Suomen ELY-keskuksesta. Selvityksen ovat laatineet Marja Rosenberg ja Veli-Pekka Pello KPMG Oy:stä.

Jyväskylässä 21.12.2011

Rauni Malinen



# 1 Johdanto

## 1.1 Työn tausta ja rajaus

Palvelutason määrittely on liitetty osaksi Keski-Suomen maakuntaliiton ja ELY-keskuksen yhteistyössä laadittavaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Työ toteuttaa joukkoliikennelain velvoitetta, jonka mukaan toimivaltaisten viranomaisten on määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 aikana. Selvitys toimii lisäksi lähtökohtana liikennejärjestelmätöiden joukkoliikennestrategian laadinnalle. Palvelutason määrittelyllä valmistaudutaan siirtymäajan sopimusten jälkeiseen uuteen liikenteen järjestämistapaan EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai markkinaehtoisella liikenteellä.

Keski-Suomen ELYn toimivalta-alue kattaa maakunnan kunnat kuitenkin niin, että Jyväskylä on oma toimivaltainen kaupunki ja vuoden 2012 alusta lukien toimivaltainen viranomainen myös Laukaan ja Muuramen alueella. Jyväskylässä on laadittu vuonna 2009 liikenne- ja viestintäministeriön KETJU-työn yhteydessä alustava palvelutasomäärittely sekä JYSELin yhteydessä joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2011, joiden pohjalta kaupunki määrittelee toimivalta-alueensa palvelutason. Tämä työ ei sisällä Jyväskylän, Laukaan eikä Muuramen alueen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyä.

Liikennevirasto on ohjeistanut toimivaltaisia viranomaisia palvelutason määrittelyssä (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn) sekä täydentänyt ohjetta suosituksella palvelutasoluokista ja palvelutasokriteereistä (Liikennevirasto 2011). Tässä työssä sovelletaan näitä ohjeita ja suosituksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut Kaukoliikenteen palvelutasoselvitykset (LVM 21/2011 ja 30/2011), joissa on esitetty myös Jyväskylän kaukoliikenteen yhteyksille peruspalvelutaso sekä tavoitteellinen palvelutaso. Jyväskylän kaukoliikenteen yhteyksissä tavoitellaan selvitysten mukaan huipputasoa.

## 1.2 Selvityksen sisältö ja tavoitteet

Tämän palvelutasomäärittelyn tavoitteena on esittää ELY-keskuksen ja alueen kuntien sekä maakuntaliiton yhteinen tahtotila siitä, millaista joukkoliikenteen palvelutasoa tavoitellaan vuoteen 2016 mennessä. Tavoiteltua palvelutasoa verrataan nykyiseen joukkoliikenteen tarjontaan ja laatutasoon ja esitetään sekä määrälliset että laadulliset palvelutasotavoitteet.

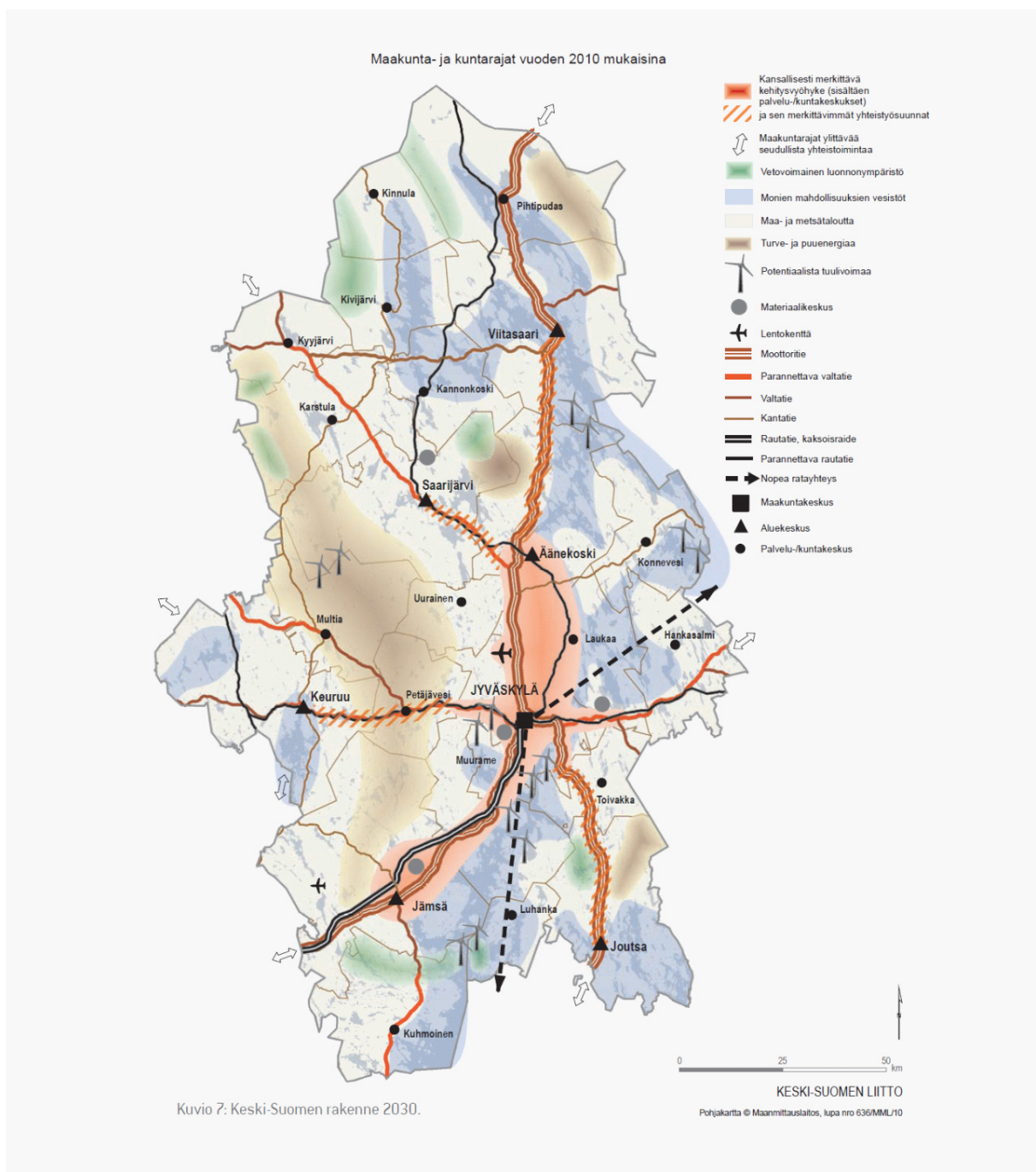
Työssä arvioidaan myös tavoitteellisen palvelutason toteuttamisen kustannusvaikutuksia, jotta ELY-keskus ja kunnat voivat varautua joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyä vastaavaan rahoitukseen tulevana vuotena. ELY-keskuksen päätös palvelutasomäärittelystä ei kuitenkaan sisällä kustannuksia eikä siinä esitetty palvelutaso luo asukkaille subjektiivista oikeutta joukkoliikenteen palveluihin. Palvelutasomäärittelyn toivotaan kuitenkin sitouttavan eri osapuolet tavoittelemaan määriteltyä palvelutasoa.

# 2 Nykytilan analyysi

## 2.1 Keskukset ja niiden väliset yhteydet

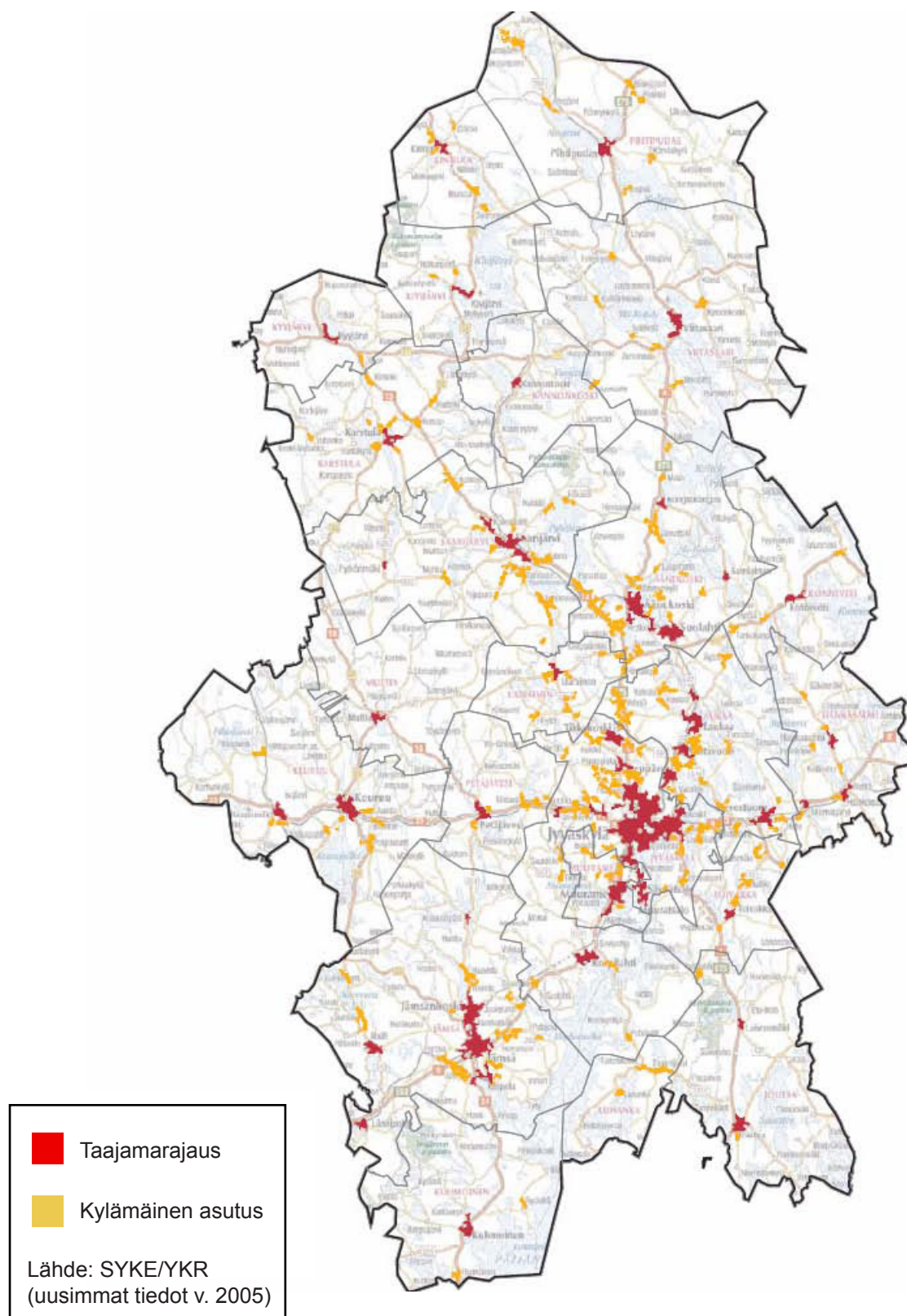
Joukkoliikenteen palvelutaso määritellään maakunnan keskusten välisille yhteyksille. Kuvassa 1 on esitetty Keski-Suomen liiton maakuntasuunnitelman keskusverkko ja kuvassa 2 taajamarakenne. Kaukoliikenteen yhteydet määritellään muista maakuntakesuksista Jyväskylään ja tässä työssä määritellään alueen sisäiset liityntäyhteydet kaukoliikenteen verkkoon.

Kuva 1. Keskusluokitus Keski-Suomen liiton rakennetyön 2030 mukaan.





Kuva 2. Taajamarajaus Keski-Suomen alueella.



## 2.2 Väestö ja ennusteet

Jyväskylän kaupunkiseutu on Suomen nopeimmin kasvavia kaupunkiseutuja. Keski-Suomen maakunnan väestö on tasaisesti lisääntynyt vuosien 1980 ja 2010 välillä lähes 62 000 asukkaalla. Väestön ikärakenteen muutokset on esitetty kuvassa 3. Asutus on keskittynyt erityisesti Jyväskylän seutukuntaan ja lisäksi lähinnä Jämsän ja Saarijärven–Viitasaaren seutukuntiin sekä pääteiden varrella sijaitseviin kuntiin. Väestön kasvu perustuu Jyväskylän seudun positiiviseen väestökehitykseen, joka pohjautuu niin yliopistokaupungin vetovoimaisuuteen kuin seudun koulutus- ja työpaikkatarjontaan ja myönteiseen ikärakenteeseen.

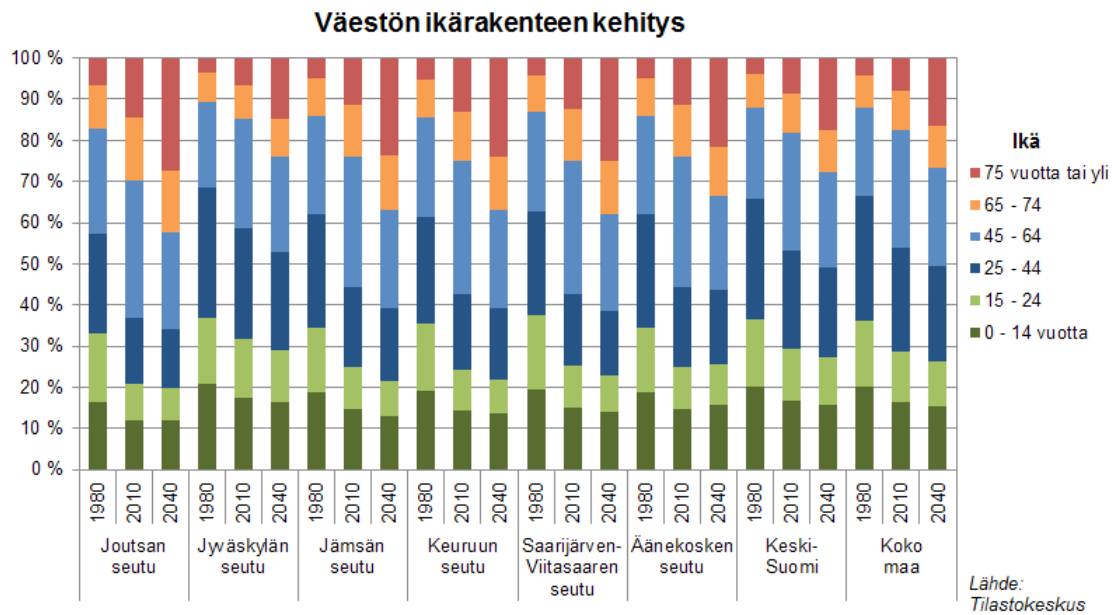
Jyväskylän seudun ulkopuolella ovat väestökato ja ikääntyminen tasaisessa kasvussa. Erityisesti maakunnan pienissä reuna-alueen kunnissa väestö vähenee ongelmallisesti aiheuttaen palveluiden ja työikäisten vähenemisen kunnissa. Yli 65-vuotiaiden vanhusväestön suhteellinen osuus on suurempi pienemmissä seutukunnissa. Esimerkiksi erityisen kriittinen tilanne on Joutsan seudulla, jossa vanhusten osuus noin 5 900 asukkaasta oli vuonna 2010 liki 30 %.

Väestön keskittyminen Jyväskylän seudulle edistää alueen joukkoliikennejärjestelmien kehittämismahdollisuuksia, mutta vastaavasti haja-asutusalueilla väestömäärän jatkuva supistuminen heikentää liikennemääriä ja liikennepalveluiden tarvetta, mikä vaikuttaa joukkoliikennepalveluiden kysyntään ja siten joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen.

Väestön kasvuennusteet on esitetty taulukossa 1. Keski-Suomessa asui vuonna 2008 noin 271 000 asukasta ja väestön ennustetaan kasvavan yhteensä noin 4 % vuoteen 2020 mennessä. Väestön kasvu kohdistuu Jyväskylän seutuun kun taas muilla seuduilla väestön ennustetaan vähenevän.



Kuva 3. Väestön ikärakenteen kehitys seutukunnittain ja koko maakunnassa suhteessa koko maahan.



Taulukko 1. Keski-Suomen väestöennuste 2008-2030 (Tilastokeskus).

	Väkiluku					Muutos 2008-2020	
	2008	2015	2020	2025	2030	lkm	%
Joutsa	5 122	4 926	4 872	4 847	4 814	-250	-5 %
Luhanka	837	787	767	756	749	-70	-8 %
<b>Joutsan seutu</b>	<b>5 959</b>	<b>5 713</b>	<b>5 639</b>	<b>5 603</b>	<b>5 563</b>	<b>-320</b>	<b>-5 %</b>
Hankasalmi	5 526	5 564	5 634	5 701	5 750	108	2 %
Jyväskylä	128 028	136 681	141 439	145 525	149 058	13 411	10 %
Laukaa	17 763	19 174	20 104	20 836	21 358	2 341	13 %
Muurame	9 178	10 097	10 644	11 077	11 375	1 466	16 %
Petäjävesi	3 887	4 224	4 450	4 647	4 782	563	14 %
Toivakka	2 367	2 435	2 503	2 550	2 575	136	6 %
Uurainen	3 321	3 720	3 963	4 140	4 243	642	19 %
<b>Jyväskylän seutu</b>	<b>170 070</b>	<b>181 895</b>	<b>188 737</b>	<b>194 476</b>	<b>199 141</b>	<b>18 667</b>	<b>11 %</b>
Jämsä	23 167	22 148	21 615	21 250	20 962	-1 552	-7 %
Kuhmoinen	2 639	2 407	2 310	2 244	2 197	-329	-12 %
<b>Jämsän seutu</b>	<b>25 806</b>	<b>24 555</b>	<b>23 925</b>	<b>23 494</b>	<b>23 159</b>	<b>-1 881</b>	<b>-7 %</b>
Keuruu	10 896	10 366	10 194	10 093	10 004	-702	-6 %
Multia	1 953	1 831	1 768	1 727	1 697	-185	-9 %
<b>Keuruun seutu</b>	<b>12 849</b>	<b>12 197</b>	<b>11 962</b>	<b>11 820</b>	<b>11 701</b>	<b>-887</b>	<b>-7 %</b>
Kannonkoski	1 609	1 562	1 555	1 555	1 559	-54	-3 %
Karstula	4 618	4 281	4 113	3 980	3 877	-505	-11 %
Kinnula	1 852	1 733	1 691	1 670	1 654	-161	-9 %
Kivijärvi	1 363	1 221	1 162	1 125	1 098	-201	-15 %
Kyyjärvi	1 558	1 439	1 391	1 354	1 330	-167	-11 %
Pihtipudas	4 700	4 368	4 201	4 071	3 969	-499	-11 %
Saarijärvi	10 730	10 152	9 923	9 752	9 610	-807	-8 %
Viitasaari	7 330	7 030	6 913	6 843	6 798	-417	-6 %
<b>Saarijärvi-Viitasaari</b>	<b>33 760</b>	<b>31 786</b>	<b>30 949</b>	<b>30 350</b>	<b>29 895</b>	<b>-2 811</b>	<b>-8 %</b>
Konnevesi	2 978	2 815	2 736	2 685	2 644	-242	-8 %
Äänekoski	20 325	20 092	20 003	19 943	19 854	-322	-2 %
<b>Äänekosken seutu</b>	<b>23 303</b>	<b>22 907</b>	<b>22 739</b>	<b>22 628</b>	<b>22 498</b>	<b>-564</b>	<b>-2 %</b>
<b>KESKI-SUOMI</b>	<b>271 747</b>	<b>279 053</b>	<b>283 951</b>	<b>288 371</b>	<b>291 957</b>	<b>12 204</b>	<b>4 %</b>

## 2.3 Työpaikat ja työssäkäyntialueet

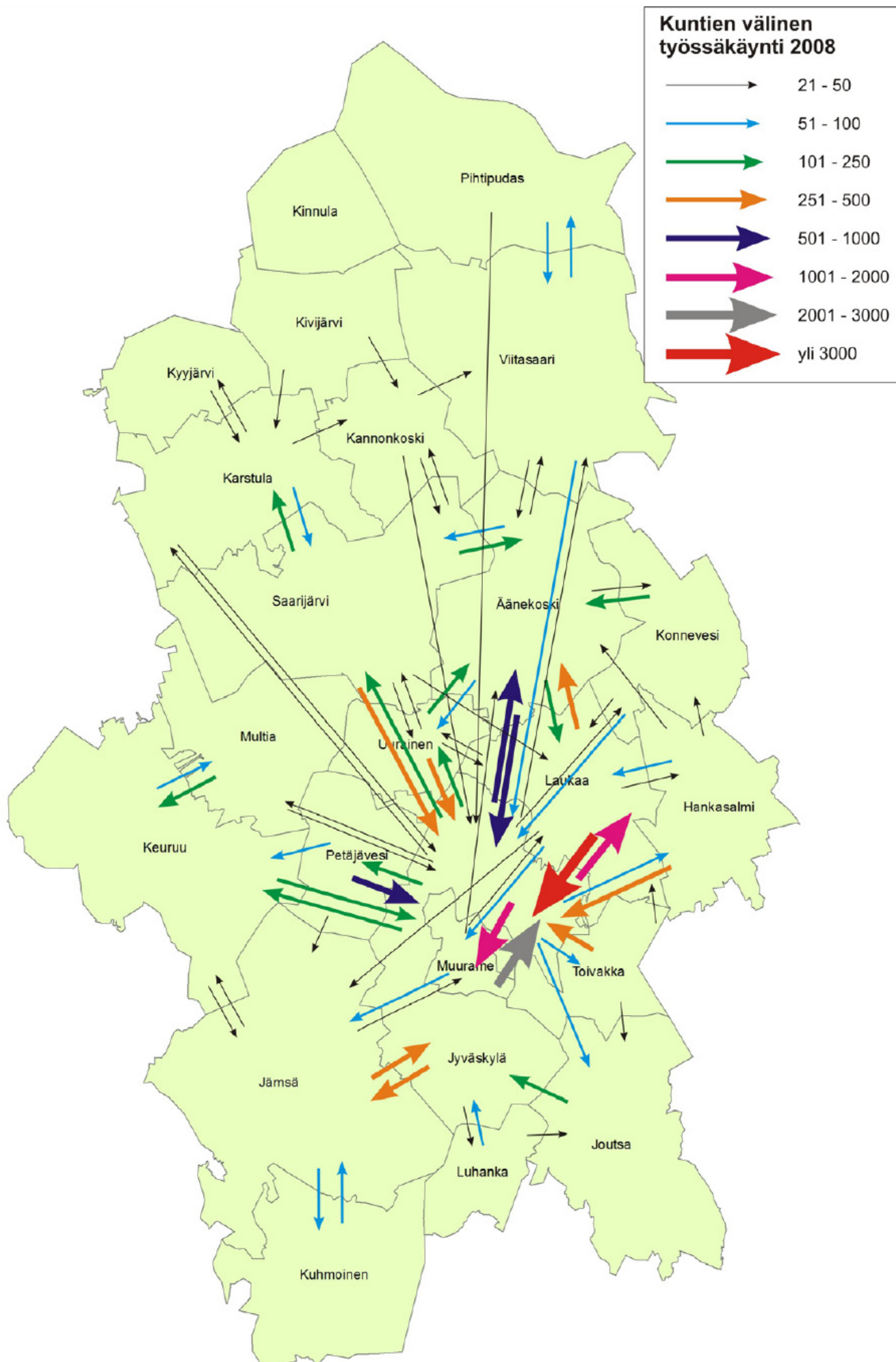
Keski-Suomen työpaikkamäärät vuosina 2000 ja 2009 on esitetty taulukossa 2. Työpaikkamäärä on kasvanut Jyväskylän seudulla 13 % vuodesta 2000 vuoteen 2009 ja koko maakunnan alueella 6 %. Yhteensä alueella on noin 110 000 työpaikkaa.

Työssäkäynti alueen sisällä kuntien välillä on esitetty kuvassa 4 ja alueen ulkopuolelle kuvassa 5. Työssäkäynnin aiheuttama säännöllinen liikkumistarve kuntien välillä on suuri joukkoliikennepotentiaali ja tavoitteena onkin lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta työmatkoilla. Suurimmat työmatkavirrat ovat Laukaan ja Jyväskylän sekä Muuramen ja Jyväskylän välillä. Yli 500 asukkaan työssäkäyntivirrat ovat myös Äänekosken ja Jyväskylän välillä sekä Petäjävedeltä Jyväskylään. Muiden kuntien välillä pendelöinti on vilkasta mm. väleillä Saarijärvi-Äänekoski ja Laukaa-Äänekoski. Keski-Suomen maakunnan ulkopuolelle eniten työmatkoja tehdään Uudellemaalle ja Pirkanmaalle.

Taulukko 2. Työpaikkamäärät vuosina 2000 ja 2009 (Tilastokeskus, julkaistu 4.4.2011).

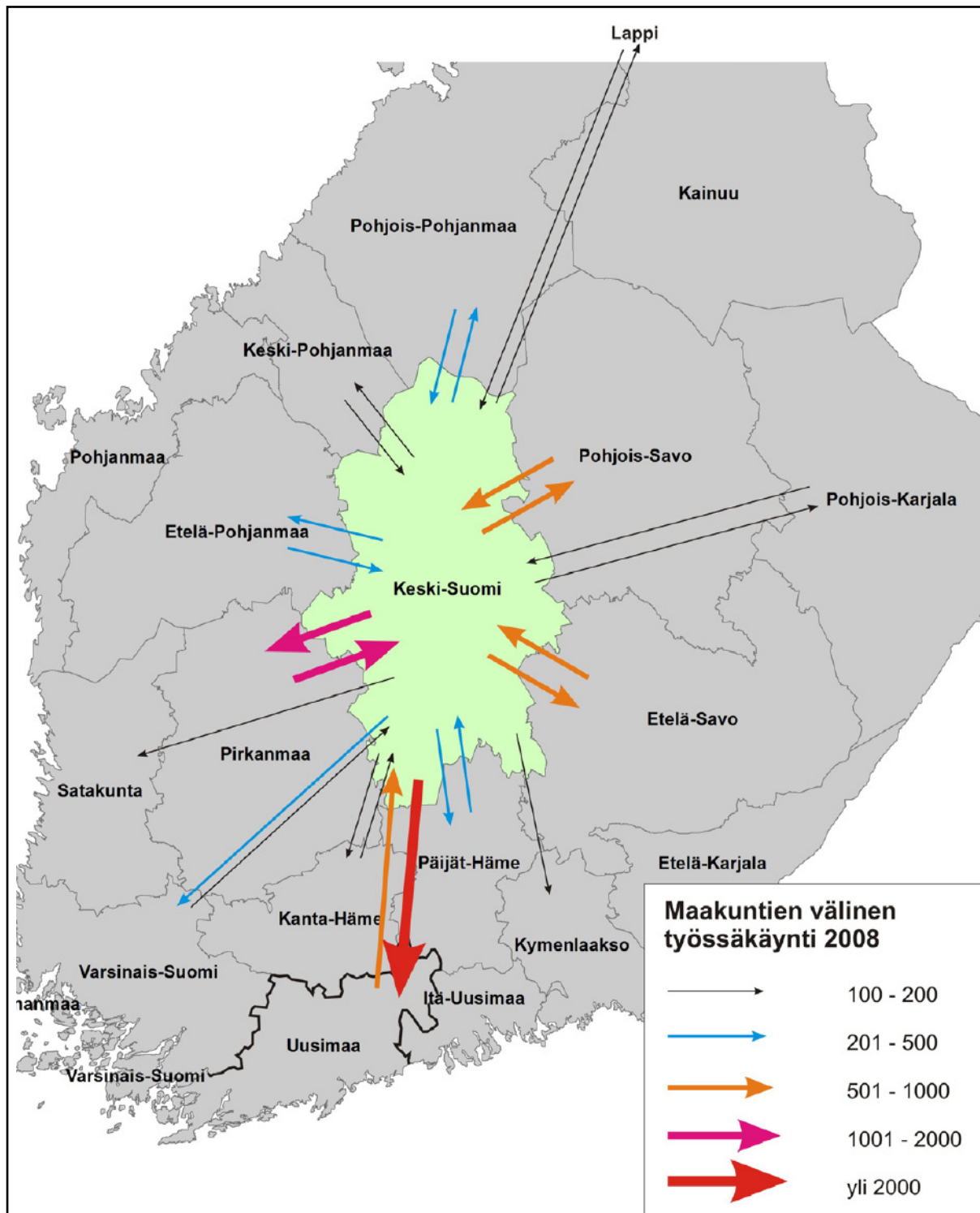
	Työpaikat		Muutos 2000-2009	
	2000	2009	lkm	%
<b>KESKI-SUOMEN MAAKUNTA</b>	<b>103556</b>	<b>106402</b>	<b>2846</b>	<b>2,75 %</b>
<b>Joutsan seutukunta</b>	<b>2036</b>	<b>1808</b>	<b>-228</b>	<b>-11,20 %</b>
Joutsa	1795	1606	-189	-10,53 %
<b>Luhanka</b>	<b>241</b>	<b>202</b>	<b>-39</b>	<b>-16,18 %</b>
<b>Jyväskylän seutukunta</b>	<b>63919</b>	<b>71285</b>	<b>7366</b>	<b>11,52 %</b>
Hankasalmi	1683	1560	-123	-7,31 %
Jyväskylä	52294	59388	7094	13,57 %
Laukaa	4793	5374	581	12,12 %
Muurame	2635	2580	-55	-2,09 %
Petäjävesi	1007	950	-57	-5,66 %
Toivakka	673	621	-52	-7,73 %
Uurainen	834	812	-22	-2,64 %
<b>Jämsän seutukunta</b>	<b>10731</b>	<b>9375</b>	<b>-1356</b>	<b>-12,64 %</b>
Jämsä	9828	8721	-1107	-11,26 %
Kuhmoinen	903	654	-249	-27,57 %
<b>Keuruun seutukunta</b>	<b>4811</b>	<b>4396</b>	<b>-415</b>	<b>-8,63 %</b>
Keuruu	4282	3832	-450	-10,51 %
Multia	529	564	35	6,62 %
<b>Saarijärven-Viitasaaren seutukunta</b>	<b>12268</b>	<b>10874</b>	<b>-1394</b>	<b>-11,36 %</b>
Kannonkoski	518	445	-73	-14,09 %
Karstula	1873	1392	-481	-25,68 %
Kinnula	591	571	-20	-3,38 %
Kivijärvi	448	273	-175	-39,06 %
Kyyjärvi	654	541	-113	-17,28 %
Pihtipudas	1742	1515	-227	-13,03 %
Saarijärvi	3812	3699	-113	-2,96 %
Viitasaari	2630	2438	-192	-7,30 %
<b>Äänekosken seutukunta</b>	<b>9791</b>	<b>8664</b>	<b>-1127</b>	<b>-11,51 %</b>
Konnevesi	922	812	-110	-11,93 %
Äänekoski	8869	7852	-1017	-11,47 %

Kuva 4. Kuntien välinen työssäkäynti vuonna 2008 (Tilastokeskus).





Kuva 5. Maakuntien välinen työssäkäynti vuonna 2008 (Tilastokeskus).



## 2.4 Opiskelupaikat ja opiskeluyhteydet

Suuri joukkoliikenteen säännöllinen käyttäjäryhmä työssäkävijöiden ohella on koululaiset ja opiskelijat. Peruskoulun ala- ja yläasteen koulumatkat tapahtuvat useimmiten kunnan sisällä ja niitä hoidetaan kuntien järjestämällä koulukyydeillä silloin, kun avoimen joukkoliikenteen tarjonta ei palvele koulumatkoja.

Toisen asteen oppilaitosten koulumatkat kulkevan alemman asteen matkoja useammin kuntarajojen yli, koska ylemmän asteen kouluja on harvemmassa. Koulumatkat ovat tärkeä matkaryhmä palvelutasomäärittelyn pohjana niin kuntien sisällä kuin kuntakeskusten välillä. Alueella on myös muita oppilaitoksia, joihin kuljetaan kuntarajojen yli. Esimerkiksi Laukaan alueelta käydään ammattikoulussa Jyväskylässä ja Äänekoskella. Jyväskylässä on myös yliopisto. Äänekoskella on myös Keski-Suomen Opisto ja HUMAK (Suolahti). Äänekoskella on Pohjoisen Keski-Suomen Oppimiskeskuksen kaksi yksikköä.

Taulukko 3. Lukiot ja ammatilliset oppilaitokset alueittain.

2010	Oppilaitokset yhteensä	
<b>Keski-Suomen maakunta</b>	Lukiot	23
	Ammatilliset oppilaitokset	9
<b>Jyväskylä</b>	Lukiot	7
	Ammatilliset oppilaitokset	2
<b>Jämsä</b>	Lukiot	2
	Ammatilliset oppilaitokset	1
<b>Hankasalmi</b>	Lukiot	1
<b>Joutsa</b>	Lukiot	1
	Ammatilliset oppilaitokset	1
<b>Karstula</b>	Lukiot	1
	Ammatilliset oppilaitokset	1
<b>Keuruu</b>	Lukiot	1
<b>Kinnula</b>	Lukiot	1
<b>Konnevesi</b>	Lukiot	1
<b>Kuhmoinen</b>	Lukiot	1
<b>Laukaa</b>	Lukiot	1
<b>Muurame</b>	Lukiot	1
<b>Petäjävesi</b>	Lukiot	1
<b>Pihtipudas</b>	Lukiot	1
<b>Saarijärvi</b>	Lukiot	1
	Ammatilliset oppilaitokset	2
<b>Viitasaari</b>	Lukiot	1
	Ammatilliset oppilaitokset	1
<b>Äänekoski</b>	Lukiot	1
	Ammatilliset oppilaitokset	1

## 2.5 Palvelut ja asiointiyhteydet

Julkiset ja kaupalliset palvelut synnyttävät asiointiliikennettä, jota hoidetaan joukkoliikenteellä silloin, kun kysyntää on riittävästi tai se kuuluu tarjottavaan joukkoliikenteen minimi- tai peruspalveluun. Tärkeimmät asiointiyhteydet suuntautuvat Jyväskylään ja aluekeskuksiin, kuntakeskuksiin sijoittuvat lähinnä terveystalot. Kuntien sisällä asiointiyhteyksiä hoidetaan lisäksi palveluliikenteellä sekä lakisääteisillä henkilökuljetuksilla. Useissa kunnissa on järjestetty lähinnä ikääntyneille asukkaille asiointia varten kutsuohjattua liikennettä haja-asutusalueilta ja sivukyliltä kuntakeskukseen.

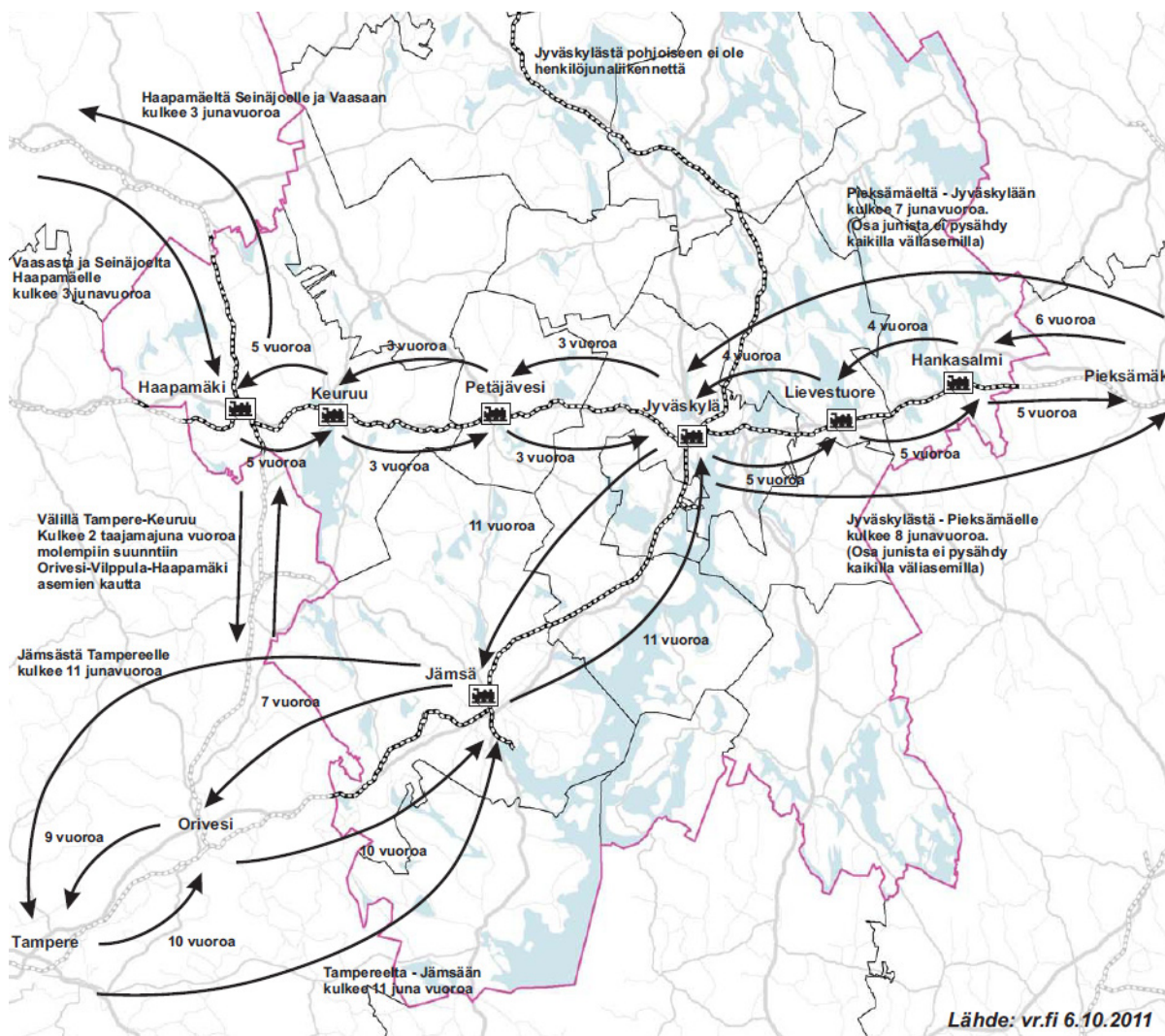
Tulevaisuudessa kuntaliitokset tai kuntien yhteistyö esimerkiksi sosiaali- ja terveystoimen palveluissa voi vaikuttaa joukkoliikenteen yhteystarpeisiin. Esimerkiksi siirtyminen Pirkanmaan sairaanhoitopiiriin voi tuoda lisätarpeita palvelutasoon Kuhmoisten ja Jämsän suunnasta.

## 2.6 Joukkoliikennejärjestelmä

Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelut perustuvat linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorotarjontaan sekä kuntien palveluliikenteeseen. Lisäksi aluetta palvelevat kaukoliikenteen junavuorot Jyväskylästä Jämsän kautta Tampereelle (11 vuoroa/suunta) ja edelleen Helsinkiin tai Turkuun. Pieksämäen suuntaan liikennöi 8 junavuoroa/suunta arkin, lauantaisin 4 ja sunnuntaina 7 junavuoroa/suunta. Lisäksi Haapamäen suuntaan liikennöi Keuruun kautta Vaasaan 3 taajamajunavuoroa suuntaansa arkin ja lauantaisin ja 2 vuoroa sunnuntaisin. Keuruun ja Tampereen välillä kulkee Oriveden kautta 2 junavuoroa suuntaansa. Junatarjonta on esitetty kuvassa 6.

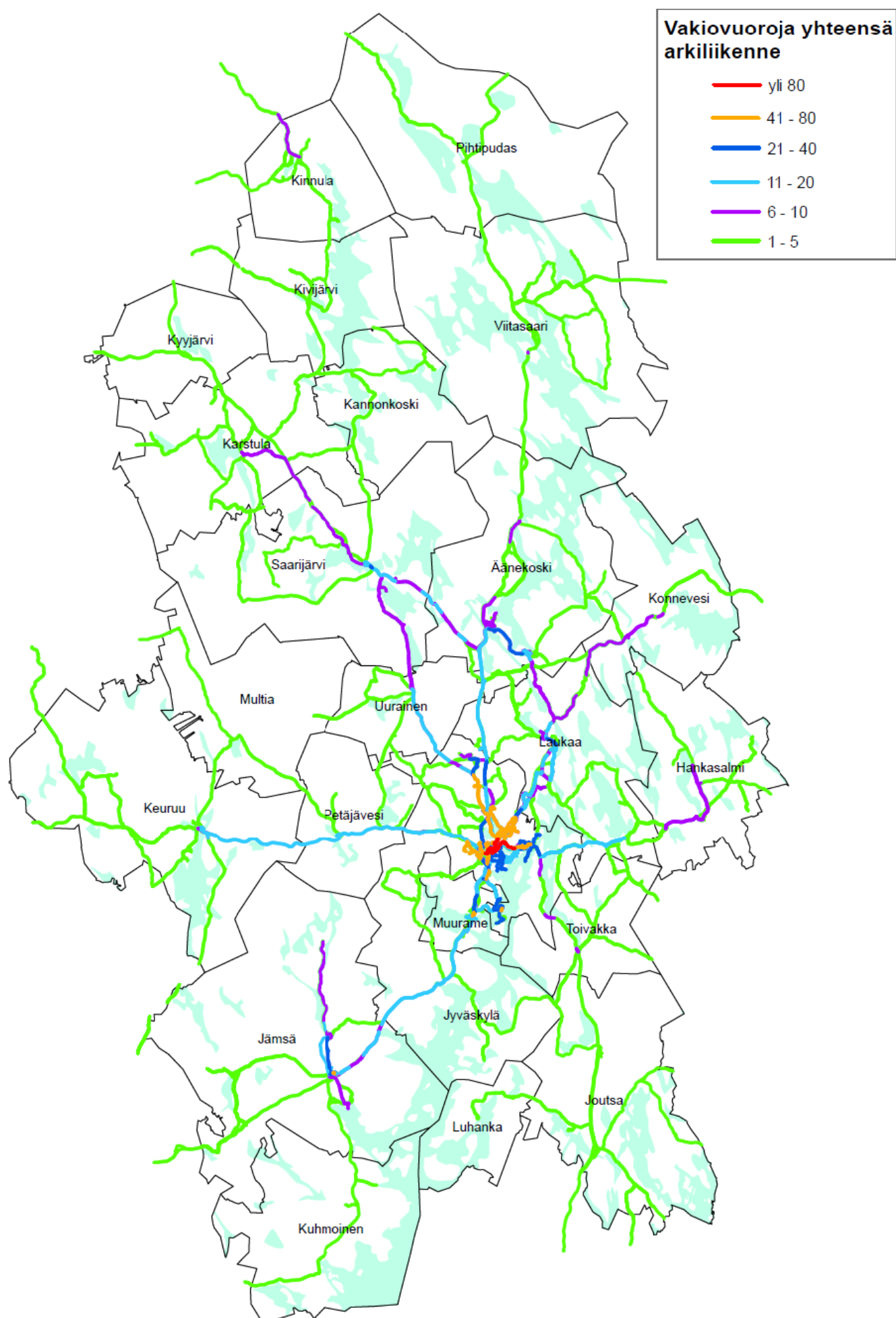
Työssä on selvitetty linja-autoliikenteen vuoden 2011 tarjonta talvi- ja kesäliikenteen kaikkina liikennöintipäivinä VALLU-rekisterin tietojen pohjalta. Kuvassa 7 on esitetty talviarkipäivän vakiovuorot tieverkolla ja kuvassa 8 pikavuorot. Muiden liikennöintipäivien vuorotarjonta on esitetty liitteessä 1. Kuvista huomataan, että paras vuorotarjonta on Jyväskylän alueella ja Jyväskylään johtavilla pääteillä. Haja-asutusalueilla vuoroja on vain muutamia arkipäivinä. Kesällä liikennetarjonta heikkenee niin, että koululaisvuorojen poistuessaa vain pääteiden varsilla on joukkoliikennepalveluja. Lauantaisin liikennöidään vain pääasiassa aluekeskusten ja Jyväskylän välillä, kuntakeskuksista Luhanka on viikonloppuisin ilman joukkoliikennepalveluja ja Joutsa sekä Kyyjärvi ovat kokonaan pikavuorojen varassa.

Kuva 6. Keski-Suomen junaliikenne talviarkena 2011.

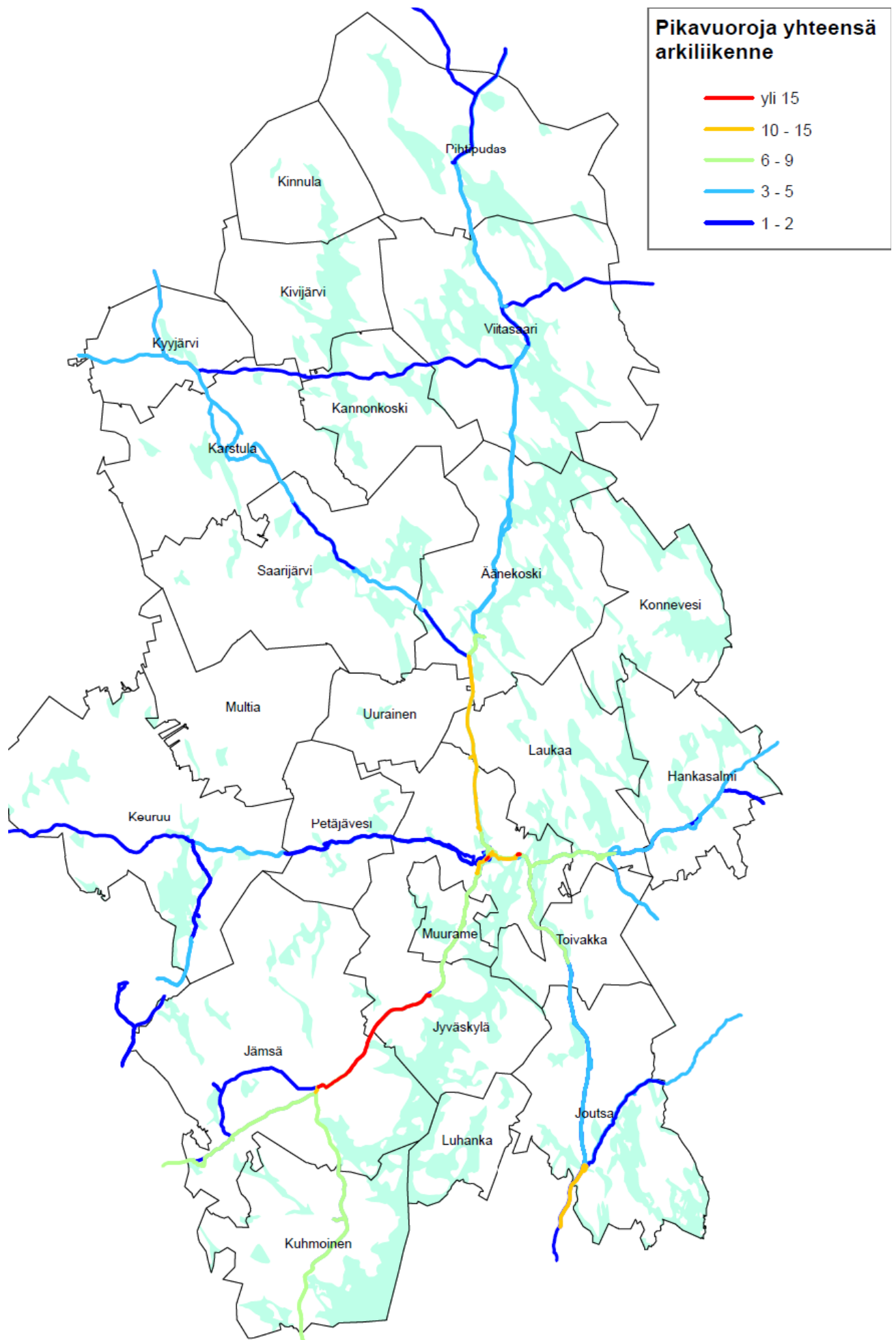




Kuva 7. Vakiovuorot talviarkena 2011 molemmissa suunnissa yhteensä.



Kuva 8. Pikavuorot talviarkena 2011 molemmissa suunnissa yhteensä.

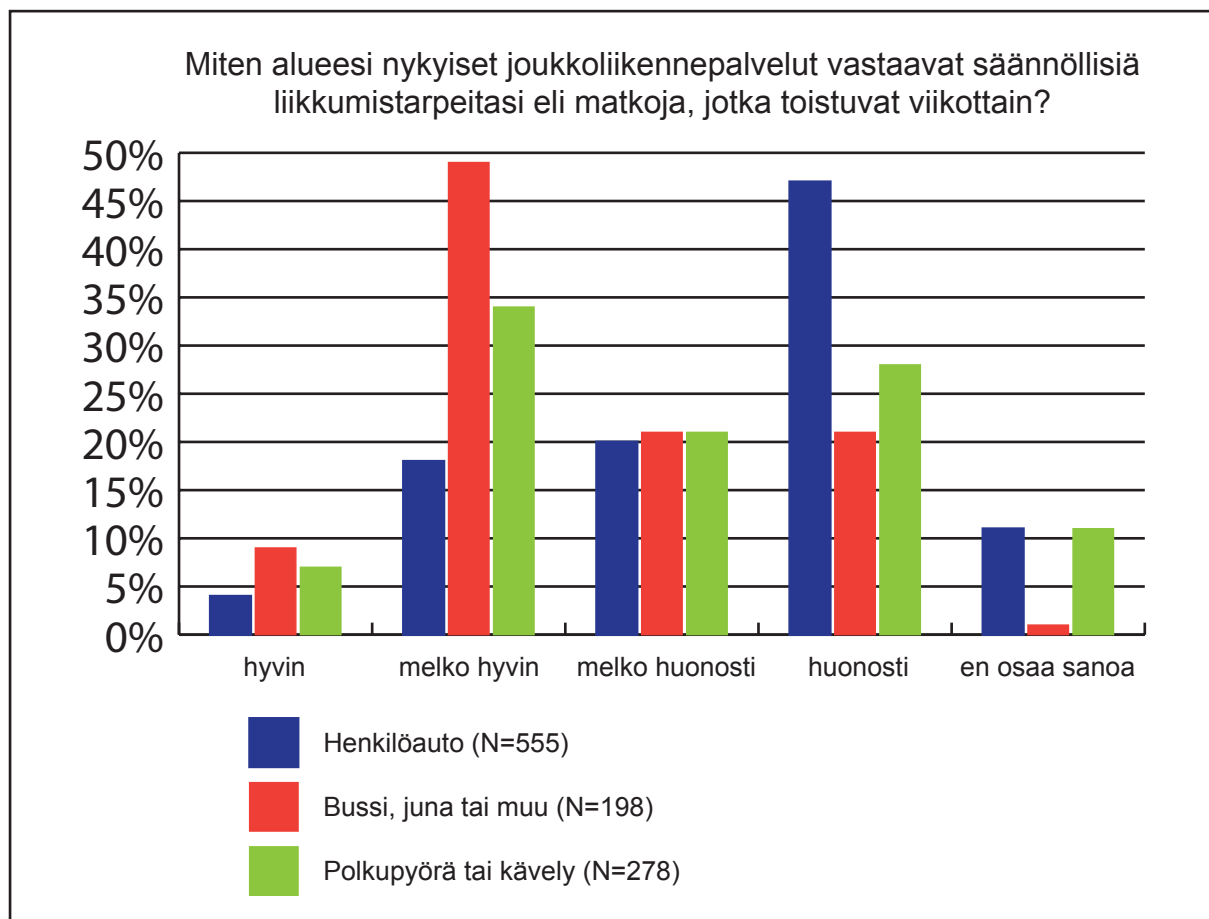


## 2.7 Asukaskyselyn tulokset

Työ käynnistettiin asukaskyselyllä, joka julkaistiin elokuussa koulujen kesälomien jälkeen kuntien internet-sivuilla. Kyselyyn vastasi yhteensä 1603 henkilöä, joista lähes puolet oli Jyväskylältä. Liitteessä 2 on esitetty kyselyn tulokset siten, että Jyväskylän asuinpaikakseen ilmoittaneiden vastaukset on poistettu. Näin tulokset kuvaavat paremmin ELY-liikenteen käyttäjien vastauksia. Myös kuvissa 9-11 esitetyt vastaukset koskevat muita kuin jyväskyläläisten vastauksia. Yli kolmannes vastaajista katsoi nykyisten joukkoliikennepalvelujen vastaavan melko hyvin säännöllisiä liikkumistarpeita ja 28 % huonosti. Vastaajien jakauma kulkutavan mukaan on esitetty kuvassa 9. Kysyttäessä vastaajien mielipidettä joukkoliikenteeseen liittyviin väittämiin lähes kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että joukkoliikennettä on tarvetta kehittää ja 80 % vastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikennettä tulee tukea verovaroin nykyistä enemmän (kuva 10). Vastaajien mielestä tiedonpuute aikatauluista ei ole joukkoliikenteen käyttämättömyyden syy ja yli 50 % vastaajista piti joukkoliikenteen käyttöä helppona.

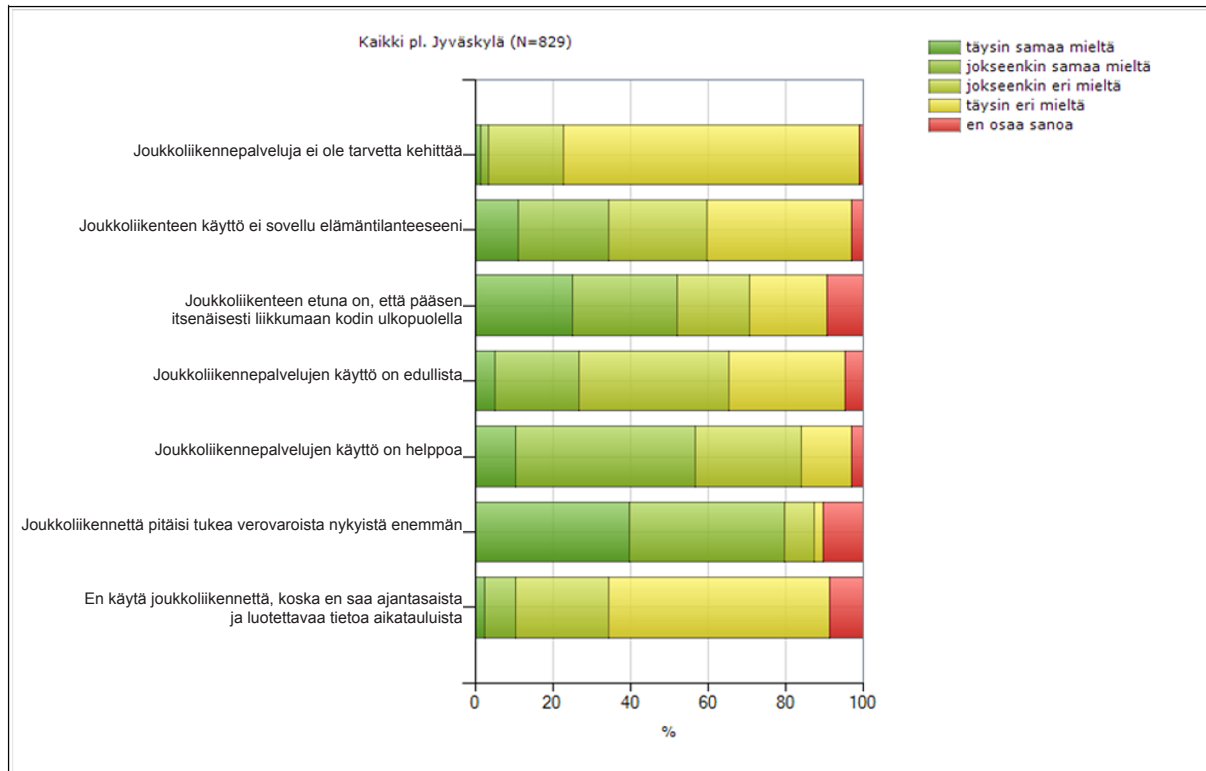
Kun vastaajilta kysyttiin millä keinoin vastaaja voisi lisätä joukkoliikenteen käyttöä, ylivoimaisesti eniten sai kannatusta aikataulujen ja reittien muuttaminen vastaamaan matkustustarpeita (81 % vastaajista) ja seuraavaksi eniten lipun hintojen alentaminen (68 % vastaajista (kuva 11).

Kuva 9. Vastausten jakauma kysymykseen: Miten alueesi nykyiset joukkoliikennepalvelut vastaavat säännöllisiä liikkumistarpeitasi eli matkoja, jotka toistuvat viikoittain?

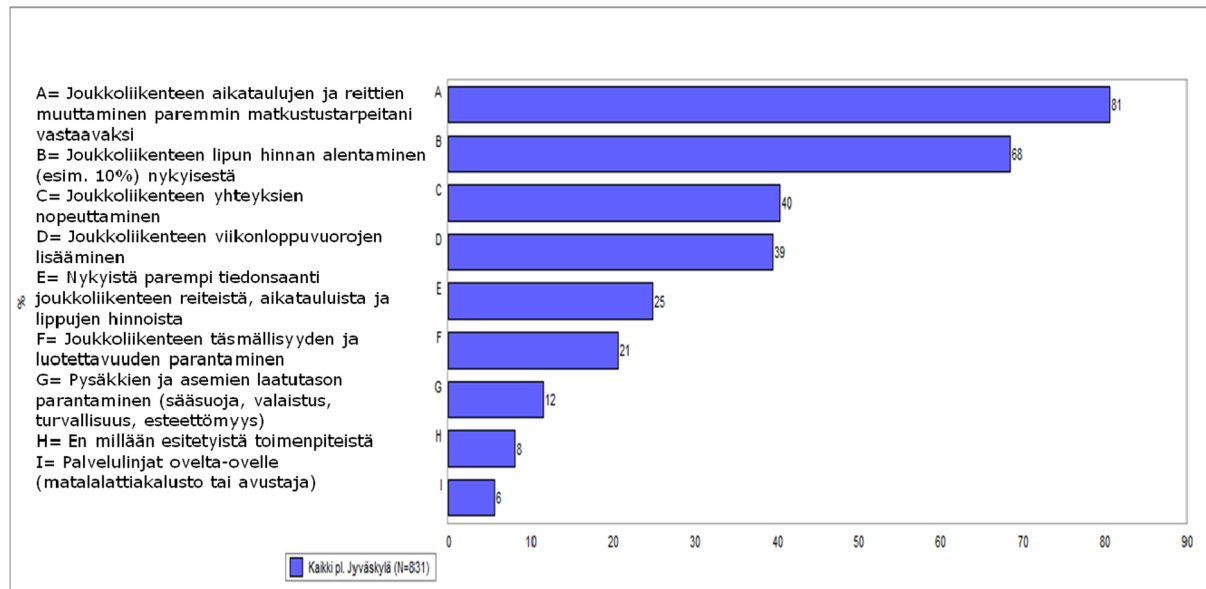




Kuva 10. Vastausten jakauma esitettyihin väittämiin. "Mitä mieltä olet seuraavista väittämistä?"



Kuva 11. Vastausten jakauma kysymykseen : "Millä seuraavista toimista voitaisiin lisätä joukkoliikenteen käyttöä? Rastita kolme tärkeintä." (n=1624).



Taulukko 4. Joukkoliikenteen ostojen rahoitus kunta ja valtio yhteensä, miljoona euroa/v.

Vuosi	ELY-liikenteen ostot	Paikallisliikenteen ostot (valtio+kunta)			Palveluliikenteen ostot (valtio+kunta)		
		yhteensä	valtio	valtion osuus %	yhteensä	valtio	valtion osuus %
2006	1,995	0,170	0,085	50	0,300	0,150	50
2007	1,867	0,176	0,081	46	0,306	0,144	47
2008	1,765	0,211	0,098	46	0,335	0,150	45
2009	1,707	0,338	0,146	43	0,354	0,156	44
2010	1,66	0,228	0,100	44	0	0	

Kyselyssä jätettiin yhteensä noin 700 avointa vastausta, jotka on tulostettu kunnittain ELY-keskuksen ja kuntien käyttöön. Kyselyn tulokset kokonaisuudessaan on esitetty liitteessä 2. Avoimissa vastauksissa nousivat esiin mm. seuraavat kommentit ja huomiot:

- Joukkoliikenne liian hidasta ja kallista henkilöautoiluun verrattuna etenkin lapsiperheissä
- Haja-asutusalueilla palveluja ei voi elää ilman autoa
- Pysäkit liian kaukana ja vuoroja harvassa
- Koulubussit avoimeksi joukkoliikenteeksi ja muita uusia keinoja järjestää joukkoliikennettä
- Aikataulut on huonosti yhteensovitettu eri yritysten ja bussin ja junan välillä
- Yhteensopiva lippu juna- bussiliikenteessä parantaisi palvelua
- Kuljettajapalvelu saa kehuja ja moitteita
- Aikataulut on huonosti löydettävissä

*”Olen joukkoliikenteen ehdoton kannattaja, olen kulkenut bussilla Jyväskylässä vuodesta 2004 ja nyt Muuramesta puolisen vuotta. Pääpiirteittäin joukkoliikenne toimii hyvin, mutta se on kallista ja vuorot myöhästelevät liikaa. Työmatkallani käytän Muurame-Jyväskylä välin yhteyksiä, sekä linjaa 5 Jkl-Ylistönmäki. Jälkimmäinen myöhästelee paljon, mikä haittaa matkustamisen sujuvuutta. Mielestäni joukkoliikenteen hinta-laatu-suhde ei ole kunnossa Jyväskylässä. Maksan mielelläni, jos vuorot olisivat aina ajoissa ja vastaavasti, jos hinnat olisivat edullisemmalla tasolla, voisin sietää myöhästelyjä paremmin. Kertalipun hinta on nykyisin aivan järkyttävällä tasolla.”*

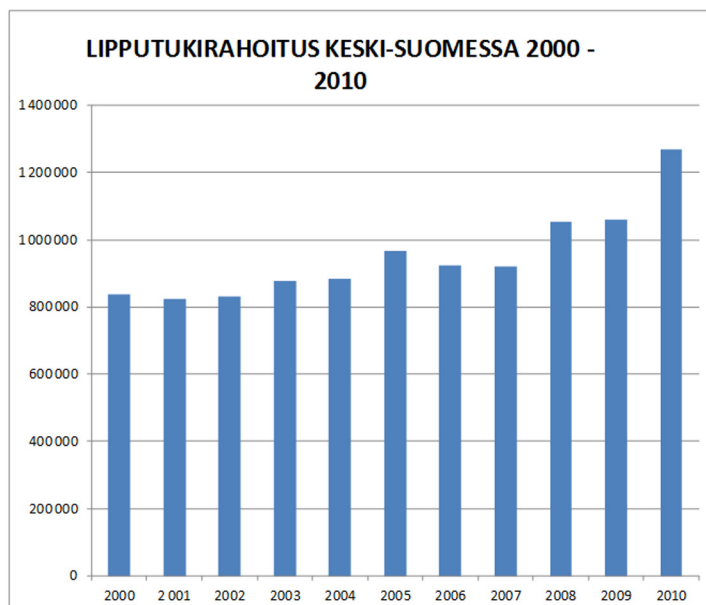
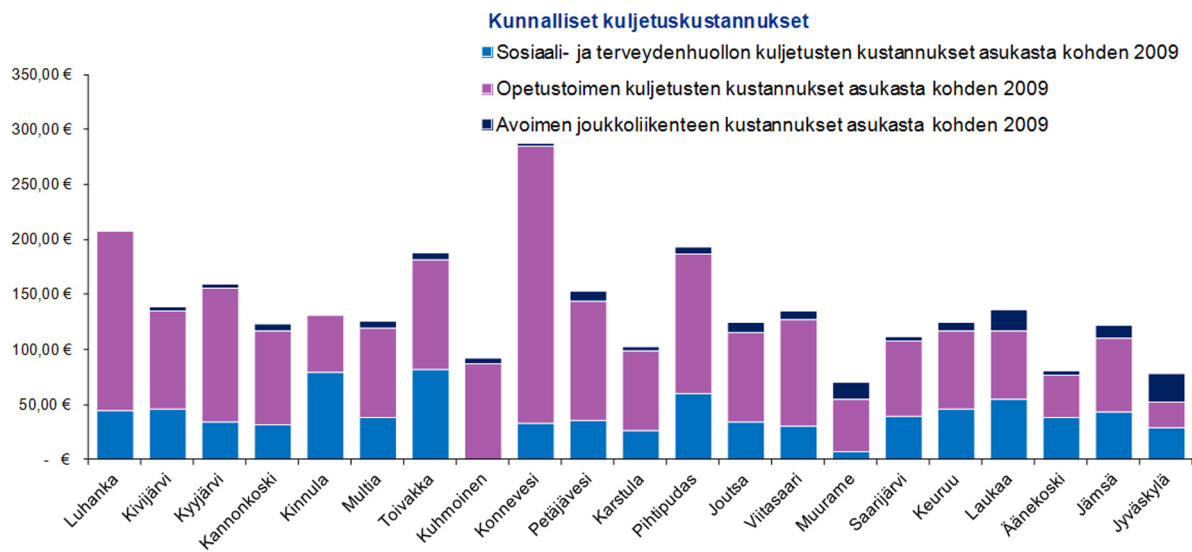
## 2.8 Joukkoliikenteen ja henkilöliikenteen kustannukset

Työssä arvioitiin Keski-Suomen ELY-keskuksen keräämiä lukuja kuntien kuljetusten kustannuksista. Lukuja pyydettiin kunnilta avoimesta joukkoliikenteestä sekä opetustoimen ja sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksista. Tuloksissa on huomattavasti alueellisesti eroja, jotka selittyvät paljolti palvelurakenteen eroilla sekä kuntien hajautuneella asutuksella, jotka vaihtelevat kunnittain (kuva 12). Suuremmissa kunnissa ja kaupungeissa, joissa asuminen ja palvelut ovat keskittyneet keskustan alueelle, asukaskohtaiset kuljetuskustannukset ovat selkeästi pienemmät. Äänekoskella on neljä taajamaa, asutus ja palvelut ovat hajautuneet kunnassa. Keskitehty suunnittelun ansiosta kuljetuskustannukset ovat pysyneet kohtuullisella tasolla muihin kuntiin verrattuna.

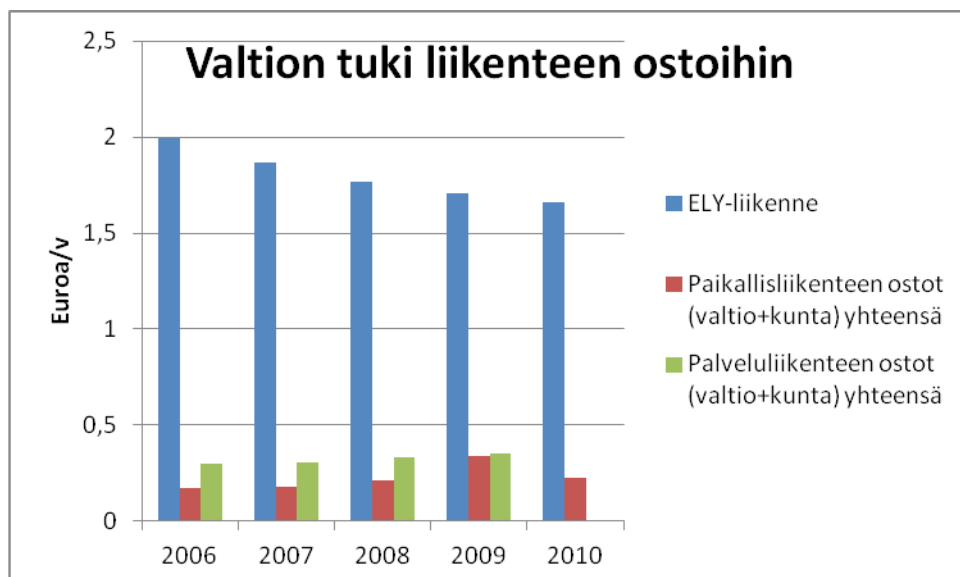
Kuntien kuljetuskustannuksissa havaittiin hajontaa myös avoimen joukkoliikenteen, opetustoimen sekä sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten välillä. Yhteenvedona voidaan todeta, että avoimen joukkoliikenteen kustannukset ovat kaikissa selvityksessä mukana olevissa kunnissa selkeästi alhaisemmat kuin opetustoimen tai sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannukset asukasta kohden. Tätä tilastoa vasten olisikin syytä kunnissa pohtia millä tavoin avointa joukkoliikennettä voitaisiin jatkossa hyödyntää paremmin niin, että se tukisi myös opetus- sekä sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksia, jotka tällä hetkellä ovat paljolti tilauskuljetusten varassa. Esimerkiksi kutsuliikenteen ja avoimen joukkoliikenteen lisääminen saattaisi tuottaa tulevaisuudessa kunnissa merkittäviä säästöjä, jos niillä voitaisiin hoitaa koulukuljetusten lisäksi myös asiointimatkoja kunta-keskuksiin. Ratkaisut ovat kuntakohtaisia ja niiden löytäminen vaatii lisäselvityksiä myös valtakunnan tasolla.

Valtion alueelle suuntaamista joukkoliikenteen kustannuksista suurin osa kohdistuu lipputukeen, joka on 2000-luvulla noussut 840 000 euron vuositasolta yli 1,2 miljoonaan euroon vuodessa vuoteen 2010. Valtion rahoituksen lipputuen kehitys on esitetty kuvassa 13, joka ei siis sisällä Jyväskylän paikallisliikenteen eikä muiden kuntien lipputukea. Taulukossa 4 on esitetty vuosien 2006–2010 ostoliikenteen kustannukset, jotka sisältävät sekä valtion että kuntien kustannukset.

Kuva 12. Kuntien henkilökuljetusten kustannukset vuonna 2009.



Kuva 13. Valtion joukkoliikenteen lipputuki Keski-Suomen ELY-keskuksen alueella vuosina 2000-2010, euroa/v (Keski-Suomen Ely-keskus).



Kuva 14. Keski-Suomen joukkoliikenteen valtion tuki joukkoliikenteen ostoihin vuosina 2005-2010, euroa/v (Keski-Suomen Ely-keskus).



# 3 Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

## 3.1 Valtakunnalliset määrittelyt ja määrälliset palvelutasotavoitteet

Liikennevirasto on laatinut suositukset toimivaltaisille viranomaisille palvelutasomäärittelyssä käytettävistä palvelutasoluokista sekä niiden palvelutasotekijöistä ja –kriteereistä (Taulukko 5). Niillä haja-asutusalueiden yhteyksillä, joilla minimipalvelutason kriteerit eivät täyty, tarjotaan ainoastaan lakisääteiset kuljetukset. Tässä työssä suositusta on sovellettu talviliikenteen palvelutasomäärittelyssä siten, että alue- ja kuntakeskusten väliset yhteydet on sijoitettu palvelutasoluokkiin ensisijaisesti vuorotarjonnan perusteella. Vuoroväli on tulkittu keskimääräisenä vuorovälinä ja liikennöintiaikoja on tarkasteltu ohjetta joustavammin. Esimerkiksi aamun ensimmäinen vuoro voi olla ohjetaulukkoa hieman myöhäisempi tuloaika tai viimeinen lähtö voi olla suositusta myöhäisempään aikaan. Kesäliikennettä ei ole määritetty erikseen, mutta kesällä sallitaan yhtä tai kahta luokkaa alempi palvelutaso, koska koulujen loma-aika vähentää joukkoliikenteen kysyntää. Kesäasuntojen matkustustarve on eri kuin koululaisliikenteessä. Viikonloppuliikenne kaukoliikenteessä on tärkeä ja asiointiyhteydet kuntakeskuksiin arkisin.

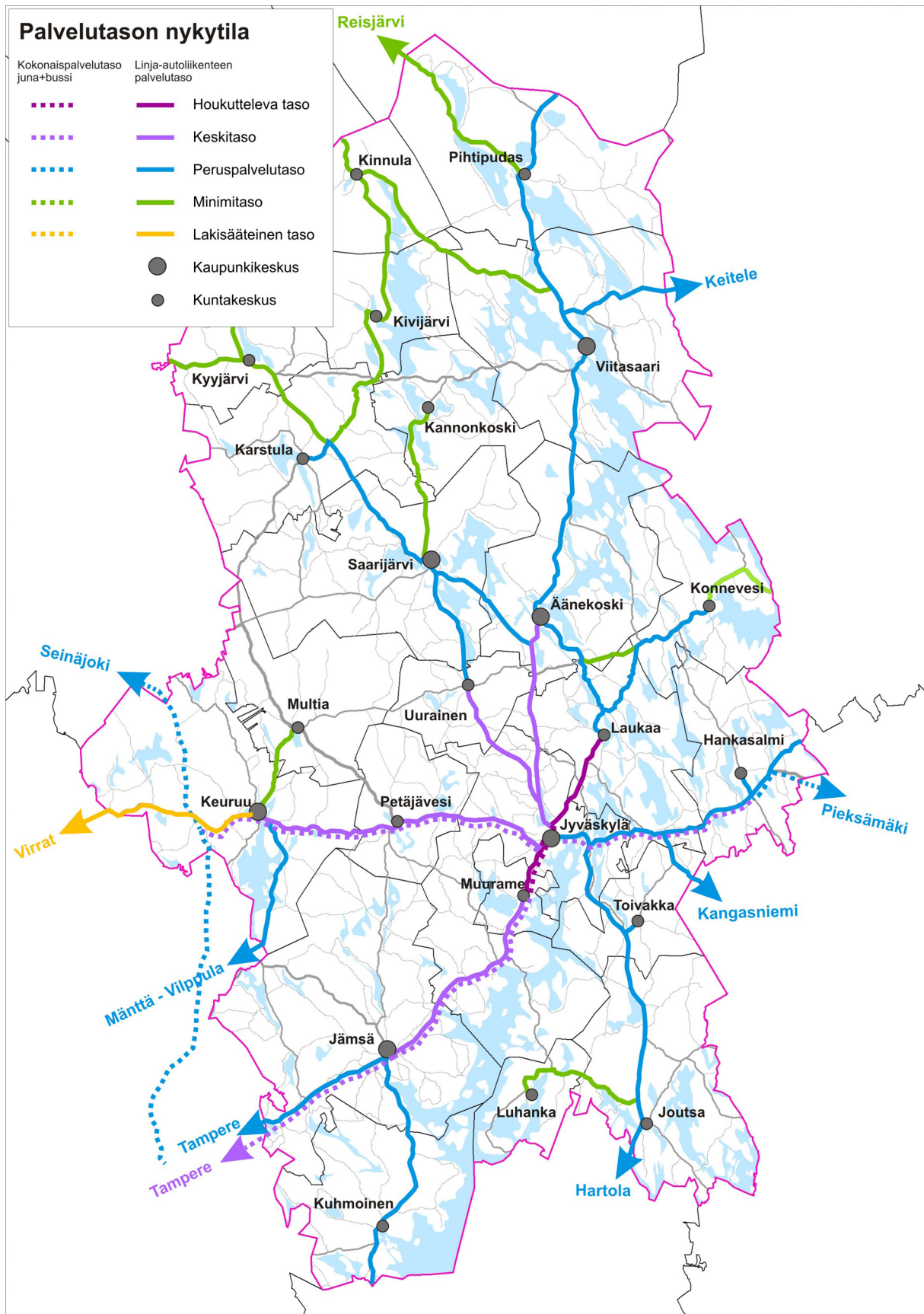
Kuvassa 15 on esitetty nykyinen palvelutaso ja kuvassa 16 tavoitteellinen palvelutaso. Laukaa ja Muurame kuuluvat vuoden 2012 alusta Jyväskylän kaupungin toimivalta-alueen piiriin, eikä Keski-Suomen ELY-määrittele näiden kolmen kaupungin joukkoliikenteen palvelutasoa. Laukaan ja Muuramen palvelutasot on kuitenkin esitetty kartoilla siten, että ne pitävät sisällään myös Jyväskylän kaupunkiliikenteen. Keskustojen välisille yhteyksille on esitetty erikseen juna- ja bussiliikenteen muodostama kokonaispalvelutaso, esimerkiksi Jyväskylä-Jämsä yhteydelle houkutteleva taso. Lisäksi tieyhteyksillä on esitetty bussiliikenteen palvelutaso, joka koskee kaikkia pysäkkivälejä kyseisellä yhteydellä. Jyväskylän ja Saarijärven välinen yhteys on keskittämätön, joka muodostuu Uuraisten ja Äänekosken kautta kulkevista peruspalveluyhteyksien kokonaisuudesta. Nykytilanteessa Keuruu-Virrat yhteys on lakisääteistä tasoa, mikä tarkoittaa, että yhteysvälin tarjonta on alle minimitaso ja perustuu pääasiassa opetustoimen koulumatkakuljetuksiin.

Kuvissa 15 ja 16 on esitetty lisäksi ne Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueen rajan ylittävät yhteydet, jotka ovat alueen joukkoliikennepalvelujen kannalta merkityksellisiä ja joissa on kysyntää vähintään minimitaso palveluille. Nämä palvelutasomäärittelyt on pyritty sovittamaan yhteen naapuri-ELYjen palvelutasomäärittelyjen kanssa. Alueen ulkopuolisiin keskuksiin ulottuvien yhteyksien palvelutaso on määritetty tavallisimmin peruspalvelutasolle. Jyväskylän – Jämsän - Tampereen välisellä yhteydellä tavoitteena on houkutteleva taso, kun tarkastellaan kokonaispalvelua juna- ja bussiliikenteessä. Kuhmoinen - Tampere, Keuruu – Virrat, Hankasalmi –Pieksämäki sekä Pihtipudas – Reisjärvi yhteyksillä riittää minimitaso eli 1 - 2 vuoroa suuntaansa arkena. Minimitason liikennöintiajoista voi myös tinkiä, mikäli kysyntää ei ole. Esimerkiksi Kuhmoinen – Tampere välillä tavoitteena on tarjota asiointiyhteydet arkena sekä opiskelijoiden yhteydet perjantaina ja sunnuntaina. Samoin Jämsä – Mänttä - Vilppula yhteyksillä on tarvetta vain viikonloppuisin opiskelijoiden matkoille.

Taulukko 5. Palvelutasoluokat, määrälliset palvelutasotekijät ja kriteerit (Liikennevirasto 2011).

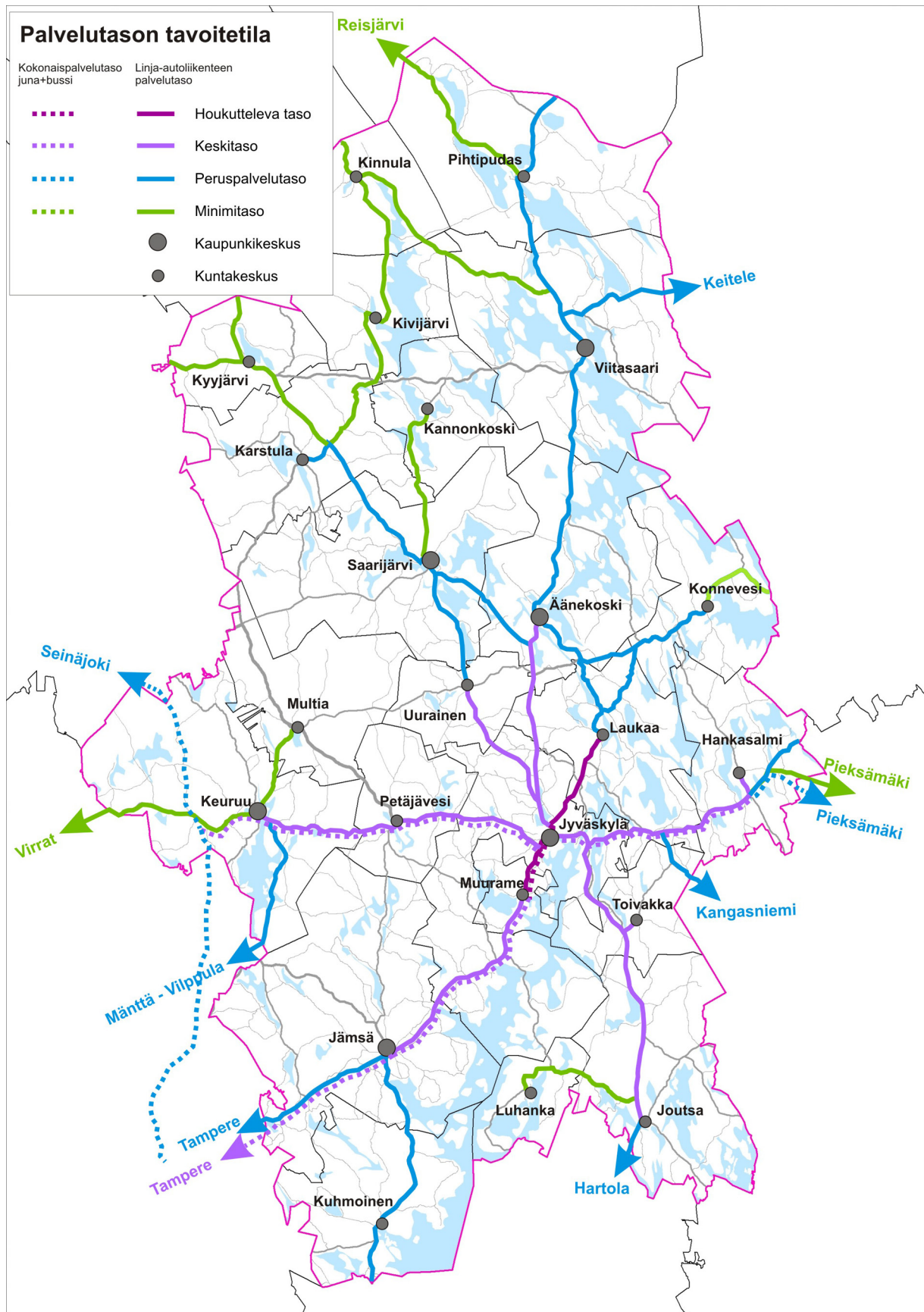
Määrälliset tekijät	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso
<b>Liikennöinti-aika</b>					
Talvi: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00
Kesä: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	9 - 15 välillä
Talvi: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys	
Kesä: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys	
Talvi: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen	
Kesä: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen	
<b>Vuoroväli/-määrä</b>					
Talvi: ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min		
Kesä: ruuhka	20 - 30 min	30 min	60 min		
Talvi: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä
Kesä: arkipäivä	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	1 - 3 vuoroa / suunta työmatka- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä
Talvi: arki-ilta (klo 18- )	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Kesä: arki-ilta (klo 18- )	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Talvi: lauantai	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Kesä: lauantai	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Talvi: sunnuntai	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan	
Kesä: sunnuntai	30 - 60 min	60 - 120 min	120 min	tarpeen mukaan	
<b>Etäisyys pysäkeille</b>	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys			
<b>Kokonaismatka-aika</b>	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkiooloissa)				
<b>Vaihtojen määrä</b>	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu	

Kuva 15. Keski-Suomen joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso.





Kuva 16. Keski-Suomen joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso.





Kuvassa 16 esitetyt palvelutasotavoitteet perustuvat suurelta osin nykyiseen palvelutasoon kuitenkin niin, että Joutsan, Toivakan ja Hankasalmen yhteydet Jyväskylään on haluttu nostaa peruspalvelutasolta keskitasolle ja sekä Äänekosken ja Konneveden väliset yhteydet minimitasolta perustasolle. Lisäksi Keuruu – Virrat välinen yhteys nostetaan lakisääteiseltä tasolta minimitasolle. Palvelutasojen ero nykytilan ja tavoitetilan välillä näkyy parhaiten liitteen 3 taulukosta.

Vähäisen kysynnän takia nykyisen palvelutason säilyttäminen on sekin tavoitteellista erityisesti minimi- ja peruspalvelutasoisilla yhteyksillä. Palvelutasotavoitteet on määritelty kuntakeskusten välille, joilla kulkee ELY-keskuksen toimivallassa olevaa liikennettä. Jos ELY-keskuksen järjestämä liikenne ei palvele myös kunnan sisäisiä yhteystarpeita, palvelutasoa ei ole erikseen määritelty maakuntasuunnitelmaa alempien keskusten välille.

Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksissä kaukoliikenteen palvelutasosta (lvm 21/2011 ja 30/2011) kaupunkikeskusten yhteydet on sijoitettu neljään tavoitteelliseen palvelutasoluokkaan seuraavasti:

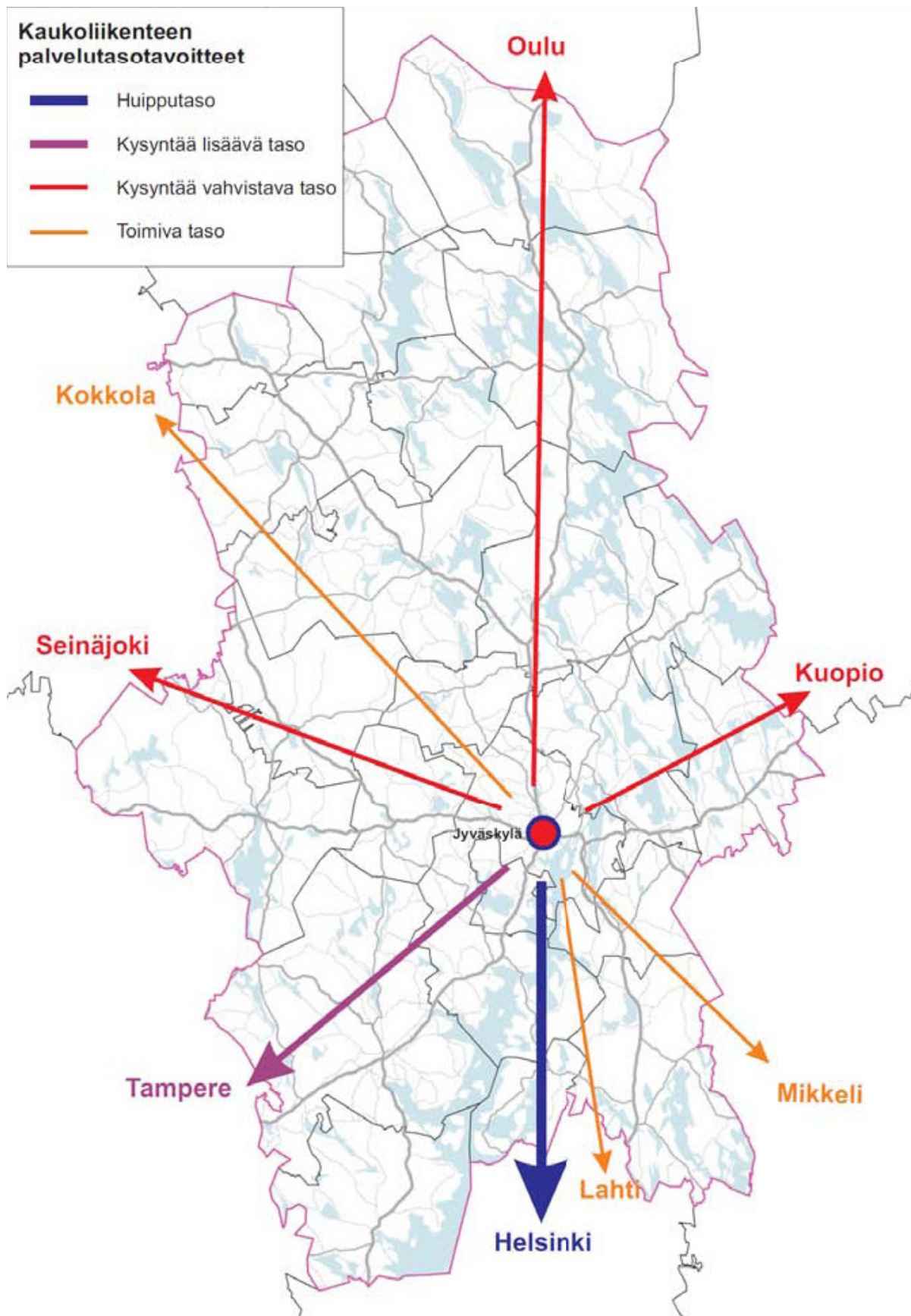
1. Jyväskylän ja Helsingin välisille kaukoliikenteen yhteyksille on asetettu huipputason tavoitteet, joissa vuorotiheys on 30 minuuttia ja palveluja tarjotaan varhaisaamusta myöhäisyöhön kaikkina päivinä. Joukkoliikenteen matka-aika on henkilöautoa nopeampi
2. Jyväskylän ja Tampereen välille kysyntää lisäävä taso, jossa liikennöidään varhaisaamusta myöhäisiltään. Aikataulut ovat tasavälein tai samoilla minuuteilla, vuorotiheys pääsääntöisesti vähintään n. 60 min tai vähintään yli 50 vuoroa/vrk. Joukkoliikenteen runkomatkan matka-aika on henkilöautoa nopeampi.
3. Kuopion, Oulun ja Seinäjoen sekä Jyväskylän väliset kaukoliikenteen yhteydet on sijoitettu kysyntää vahvistavaan tasoon, jossa liikennöidään aamulla, päivällä ja illalla, vuorotiheys on pääsääntöisesti vähintään n. 120 min tai vähintään yli 20 vuoroa/vrk ruuhka-aikoihin painottuen. Joukkoliikenteen runkomatkan matka-aika on enintään 1,2 kertaa vastaavan henkilöautomatkan matka-aika.
4. Muut Jyväskylän ja yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen väliset kaukoliikenteen yhteydet ovat toimivaa tasoa, joissa liikennöidään aamulla ja iltapäivällä kaikkina päivinä muutamia suoria vuoroja tai vuoroja, joilla on järjestetty vaihto. Joukkoliikenteen runkomatkan matka-aika on enintään 1,4 kertaa vastaavan henkilöautomatkan matka-aika.

Kaukoliikenteen palvelutasotavoitteet on esitetty kuvassa 16.

Kaukoliikenteen palvelujen liityntäyhteydet keskustaajungin vaikutusalueelle kuuluvat alueen toimivaltaisille viranomaisille eli Keski-Suomen ELY-keskukselle ja Jyväskylän kaupungille. Kaukoliikenteen peruspalvelutasoa ovat:

- Työasiamatkat pääkaupunkiseudun ja maakuntakeskuksen välillä siten, että matka-aika on enintään 3 tuntia ja yhteys saapuu määräpaikkaan klo 8-9 ja palaa noin klo 15-17
- Työasiamatkat suurten kaupunkiseutujen välillä (Tampere, Turku, Kuopio, Oulu, Lahti) siten, että yhteys saapuu määräpaikkaan klo 8-9 ja palaa noin klo 15-17
- Työasiamatkat naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä siten, että yhteys saapuu määräpaikkaan klo 8-9 ja palaa noin klo 15-17
- Viikonlopun vierailumatkat Helsingin ja maakuntakeskusten, suurten kaupunkien sekä naapurimaakuntakeskusten välillä siten, että iltapäiväyhteydet perjantaisin ja paluuyhteydet sunnuntaisin toimivat.

Kuva 17. Kaukoliikenteen palvelutasotavoitteet (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011).



Nämä peruspalvelutason vaatimukset tarkoittavat Jyväskylän liityntäyhteyksien kannalta seutu- tai paikallisliikenteen yhteyksiä arkisin lentokentän ja Jyväskylän tai muiden keskusten sekä matkakeskuksen ja muiden alueen keskusten välillä. Lisäksi viikonlopun vierailua palvelevilta yhteyksiltä tarvitaan liityntäyhteydet matkakeskuksen kautta.

Jyväskylän matkakeskuksesta hoidetaan yhteydet alueen muihin keskuksiin pika- ja vakiovuoroilla. Jyväskylän kaupunki on hoitanut liityntäyhteydet lentoasemalle matkakeskuksesta busseilla tuntia ennen lennon lähtöä, mutta liikenne lakkautetaan vuoden 2012 alussa. Lentokenttäyhteyksien aikataulut tulee lisätä muuhun kaupunkiliikenteen reitti- ja aikataulutietoon sekä matkakeskuksen infotauluihin.

Äänekosken liityntäyhteyksien järjestäminen lentokentälle on ELYn ja kaupungin määriteltävä yhdessä. Kysyntää omalla lentoasema- Äänekoski linjalle ei ole riittävästi. Muuta kuin yksinomaan lentoasemaa palvelevaa vakiovuoroliikennettä on kuitenkin vaikea sovittaa lentoaikatauluihin. Pidemmältä tulevat vuorot voivat tarvittaessa käydä lentoasemalla jättämässä matkustajat, mutta saapuville lennoille aikataulujen sovittaminen ei onnistu, koska yhteyttä ei voi taata lentoaikataulujen epäsäännöllisyyden takia.

## 3.2 Laadulliset tavoitteet

Liikenneviraston suosituksissa laadullisille palvelutasotekijöille on määritelty taulukon 6 mukaiset kriteerit. Ne koskevat palvelun luotettavuutta ja täsmällisyyttä, informaatio- ja lippujärjestelmiä, kalustoa ja infraa. Laatu-tekijät ovat suurelta osin samat palvelutasoluokasta riippumatta kuitenkin niin, että paremmalla palvelutasolla tavoitellaan myös parempaa laatua. Keski-Suomen alueella laadullisista tekijöistä tärkeimpiä ovat:

- Aikatauluinformaation parantaminen pysäkeillä ja asemilla
- Yhteiskäyttöiset lippujärjestelmät eli junaliikenteen liittäminen seutulippujärjestelmään ja edullisen lippujärjestelmän ylläpitäminen
- Liikennevaloetuisuudet ja pysäkkijärjestelyt laatuikäytävillä, esimerkiksi pikavuoropysäkki Hirvaskaalle
- Matkaketjujen jatkuvuus erityisesti Jyväskylän matkakeskuksesta junavuoroilta ja junavuoroille sekä pikavuoropysäkkien ja kyläkeskusten välillä.

Taulukko 6. Palvelutason laadulliset tekijät (Liikennevirasto 2011).

<i>Laadulliset tekijät</i>	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso
<b>Täsmällisyys /Luotettavuus</b>	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä
<b>Informaatio</b>	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperi-aikataulut pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut
<b>Lippujärjestelmä</b>	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla
<b>Kalusto</b>	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi
<b>Linjaston selkeys</b>	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä	
<b>Infrastruktuuri</b>	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikointi (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikointi (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikointi (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikointi-tilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustelu tarpeen mukaan, liityntäpysäköinti tarpeen mukaan



# 4 Joukkoliikenteen kehittämistarpeet ja tulevaisuuden näkymät

## 4.1 Toimintaympäristön tulevaisuuden haasteita

Palvelutason määrittelytyötä on tehty kiinteässä yhteistyössä kuntien kanssa. Työ käynnistettiin lähtötietopyynnöillä kuntien yhteyshenkilöille. Kunnilta pyydettiin henkilökuljetuksiin, maankäyttöön ja liikenteen infraan liittyviä suunnitelmia, joilla on merkitystä joukkoliikenteelle tulevina vuosina. Tärkeimmät tulokset on esitetty taulukossa 7.

Eniten joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalia on Äänekosken, Laukaan sekä Jämsän suunnalla. Vuoden 2011 alusta Jyväskylän toimivaltaisen viranomaisen alue laajenee Laukaalle ja Muurameen. Päätiesuuntien ELYn järjestämä liikenne voi kuitenkin edelleen tarjota osan myös Jyväskylän toimivalta-alueen liikennepalveluista, joten palvelutasojen yhteensovittamisen tarvetta on myös jatkossa.

Kuntien palvelujen uudelleen järjestämisessä ja palvelualueissa tapahtuvat muutokset vaikuttavat jatkossa joukkoliikennepalveluiden järjestämiseen. Tästä esimerkkinä ovat Jämsän ja Keuruun siirtyminen Pirkanmaan sairaanhoitopiiriin ja Äänekosken yläkouluverkossa tapahtuvat muutokset.

Taulukko 7. Joukkoliikenteeseen vaikuttavat kehityshankkeet.

Kunta	Muutos
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kauramäki / Eteläportti –alue. Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta ei palvele aluetta, edellyttää reittimuutoksia ja mahdollisesti uusia linjoja.</li> <li>Valkeamäki, uusi n. 8 000 – 10 000 asukkaan asuinalue Petäjävedentien varteen, edellyttää nykyisten linjojen muuttamista ja linjaston uudelleen suunnittelua.</li> <li>Saarijärventien suunta ( Kivälänranta, Mankola II, Mannisenmäki ) nykyisen linjaston, vuorotiheyden ja riittävyyden</li> <li>Savulahti, Palokka. Alueen liittäminen nykyiseen verkostoon ja mahdolliset reittimuutokset.</li> <li>Kankaan alue (ent. paperitehtaan alue keskustan läheisyydessä, tarve uudentyypiselle City -liikenteelle )</li> <li>Äijälänranta (asutomessualue 2014). Vuorotiheyden muutosten arviointi</li> <li>Oleelliset, joukkoliikenteeseen vaikuttavat muutokset infrassa liittyvät kokonaan uusien Valkeamäen ja Kauramäki/Eteläportti –alueiden rakentamiseen.</li> <li>Kuokkalan kehätien toteutus on alkamassa ja tieosuus valmistuessaan vaikuttaa Kuokkalan ja Tikan alueen linja -autoreitteihin.</li> <li>Sääksvuoren alueen rakentuessa avataan tieyhteys myös Keljonkankaantiellä (aikaisempi yhteys alueelle vain Säynätsalontien kautta). Vaikutukset linja -autoreitteihin arvioitava</li> </ul>
Laukaa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantolan ja Kataanmäen asemakaava-alue muutokset.</li> </ul>
Petäjävesi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jyväskylä –Petäjävesi rajalla suunnitteilla EKO-taajamahanke.</li> </ul>
Toivakka	<ul style="list-style-type: none"> <li>Asemakaavamutokset, 70 uutta</li> </ul>
Jämsä	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jämsän sydän malli on maankäytössä valittu suunta. Tämä tarkoittaa sitä, että liikennejärjestelmä tulee suunnitella vastaamaan sen tarpeita, eli liikenteen tulee palvella erityisesti Jämsänkoski - Seppola - Himos aksellilla.</li> </ul>
Keuruu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keuruun keskustan liike -elämä on laajenemassa huomattavasti ns. Tervan alueen suuntaan Keuruun keskustan länsilaidalle.</li> <li>NECL II hankkeeseen liittyen mt621 Keuruu - Ähtäri suunnitellaan ja yleiskaavoitetaan tähän liittyä myös VT 18 oikaisu välillä Ähtäri - Multia.</li> </ul>
Saarijärvi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linnankylän uusi teollisuusalue, keskustan uudet asemakaavahankkeet</li> </ul>
Viitasaari	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tuhmalanniemen uusi asuinalue lisää liikennöintiä keskustasta Isoahon suuntaan ja Kurkelan täydentyvät asuinalueet Kurkelan suuntaan</li> </ul>
Äänekoski	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kuntayhteistyö Äänekosken ja Uuraisten välillä on mahdollinen Hirvaskankaan ja Koiviston koulujen osalta noin v. Samaan yhteyteen on mahdollista keskittää</li> <li>Hirvaskankaan alueella tapahtuu asemakaavallista ja kaupallista kasvua lähivuosina</li> </ul>

*”Onkohan joukkoliikenteen kehittämisessä koskaan ajateltu ns. syöttölinjojen kokeilua pienten taajamien matkustajien kuljetuksessa kaupunkeihin? Eli järjestelmää, jossa pienempien taajamien (esim. kirkonkylät, kylät) sisällä kulkee lyhyin väliajoin riittävällä kattavuudella asuinalueiden sisältä bussilinjat, joka vievät matkustajat isomman päätien varteen, josta sujuvat yhteydet kaupunkien keskus-toihin riittävän usein. Näin saadaan matkustajat kyytiin lähes kotiovilta, jolloin joukkoliikenteen käyttö saattaisi lisääntyä.”*

## 4.2 Joukkoliikenteen kehittämistarpeet

### 4.2.1 Määrälliset palvelutasotekijät

Palvelutasomäärittelyjen mukaan puutteita ja parantamistarpeita on Jyväskylän ja maakunnan muiden keskusten välisillä yhteyksillä seuraavasti (kustannusarviot esitetyille lisäyksille on esitetty kohdassa 5.1):

**Jyväskylä-Toivakka** yhteyksillä vuorotarjontaa lisätään arkisin klo 7-20 välillä siten, että keskitason vuorovälitavoite täyttyy.

- Toivakan keskustasta Jyväskylään asiointiyhteydet puuttuvat 9 ja 16 välillä. Lisätään 3 vuoroa arkena asiointimatkoja varten.
- Ruuhimäen kautta kulkevat yhteydet työmatkayhteyksillä parannetaan
- Yhteydet Toivakan keskustasta ovat huonommat kuin päätieltä, koska Joutsasta tulevat pikavuorot eivät käy Toivakan keskustassa ja vakiovuoroistakin vain osa. Selvitetään liityntäpysäköintimahdollisuudet ja kutsutaksiyhteys, jotta päätien vuorojen saavutettavuus paranee Viisarimäessä (4-tien pysäkki).

**Jyväskylä-Hankasalmi:** Hankasalmella on kaksi taajamaa, itse keskustaajama ja Hankasalmen asema. Näiden taajamien väli on 9 km. Hankasalmen asemalla ei ole palvelutasopuutteita, koska junien lisäksi myös kaikki pikavuorot ajavat sitä kautta. Keskustaajaman yhteyksissä on seuraavia parantamistarpeita:

- Päätien bussivuorojen saavutettavuutta tulee parantaa esimerkiksi kutsutaksiyhteydellä. Kutsu- tai syöttöliikenne kirkonkylän ja aseman välillä poistaisi myös liikennöintiajoissa olevat puutteet mm. arki-iltana.
- Perjantai- ja sunnuntai-iltaisoin myös junilta voisi järjestää kutsutaksiyhteyden keskustaajamaan
- Taajamassa on tarvetta tehdä aikatauluihin pikkuparannuksia asukastoiveiden perusteella
- Taajamassa viikonlopun liikenne ei ole ihan perustasoa, mutta vähäisen kysynnän ja päätien hyvän tarjonnan takia ei ole tarvetta parannuksiin

**Jyväskylä-Joutsa:** Joutsasta on suhteellisen hyvä tarjonta pikavuoroilla Jyväskylään, mutta muilta pysäkeiltä palvelutasossa on puutteita tai seuraavia parantamistarpeita:

- Työmatkoille nopeampia vuoroja kiertävien ja hitaiden tilalle, klo 6.25 Joutsasta lähtevä vakiovuoron reitti siirretään Vaajakoskelta moottoritiele
- Leivonmäen ja Joutsan välin voisi joku pikavuoro ajaa vakiona, mikä parantaisi alueen palvelutasoa. Pikavuorojen käytettävyyttä voisi parantaa Joutsassa myös sujuvilla liityntäyhteyksillä pikavuoropysäkeille (liityntäpysäköinti, kutsutaksi)
- Ensimmäinen vakiovuoro saapuu arkena Jyväskylään klo 7.45, ennen sitä tulee pikavuoro, joka on klo 5.40 Jyväskylässä. Keskitason palvelu saavutettaisiin lisävuorolla, joka saapuisi Joutsasta Jyväskylään klo 7:ksi.

- Viikonlopun liikenne on kokonaan pikavuorojen varassa talvi- ja kesäliikenteessä, mikä ei tarjoa tavoiteltua keskitason palvelua. Vuorot palvelisivat paremmin lauantaina asioivia, jos osa pikavuoroista olisi vakiovuoroja Joutsan ja Jyväskylän välillä.

**Jyväskylä-Äänekoski:** Joukkoliikenteen kilpailukykyä voidaan parantaa nopeuttamalla työ- ja opiskelumatkoja palvelevia yhteyksiä Äänekosken ja Jyväskylän välillä. Lisäksi vuorotarjontaa tulee lisätä Äänekosken ja Konneveden palvelutason nostamistavoitteen edellyttämällä tavalla. Seuraavia palvelun lisäämis- tai parantamistarpeita ehdotetaan tehtäväksi:

- Houkutteleva palvelutaso edellyttää nopeita vuoroja suoraan kaupunkiin valtatie 4 kautta. Lisätään arkisin yksi työmatkavuoro Jyväskylään.
- Keskitason palvelut turvataan Laukaan ja Äänekosken välille, mutta koululaiset ja vuorotyö otettava aikataulusuunnittelussa huomioon.
- Koulukuljetusten tehostamismahdollisuus selvitettävä Äänekoskella yhdessä joukkoliikenteen kehittämisen kanssa tavoitteena kuljetusten tehostaminen, mm. Vehniän kautta koululaisyhteydet avoimella joukkoliikenteellä

Muilla tarkastelluilla yhteysväleillä havaittiin seuraavia palvelun parantamistarpeita:

**Laukaa-Konnevesi:**

- Konneveden koululaisyhteydet Laukaan kirkonkylälle parannettava. Vuorojen lisäystarve tarkistetaan myöhemmässä vaiheessa mahdollisen kuntaliitoksen jälkeen.
- Lauantain iltaliikenne Jyväskylästä Lievestuoreelle päättyy jo 18.30. Muina päivinä mm. sunnuntaina tulee viimeinen linja-auto klo 20.00 ja juna vielä klo 21.40. Lauantain liikennöintiajan pidentämiseksi lisätään 2 vuoroa (= yhdellä meno-paluu vuorolla).

**Äänekoski-Konnevesi:**

- Vuorotarjontaa lisätään suoralla yhteydellä Äänekoski-Konnevesi välillä neljällä arkivuorolla (=kahdella arkena ajettavalla meno-paluu vuorolla) ja kahdella lauantai vuorolla (=yhdellä lauantain meno-paluu vuorolla). Tällä hetkellä yhteys Sumiaisten kautta.

**Uurainen-Äänekoski:**

- Toisen asteen oppilaitosten matkat turvattava

**Keuruu-Virrat:**

- Nykyinen vuorotarjonta ei palvele asiointia, opiskelijoita eikä työmatkalaisia
- Minimitason saavuttamiseksi lisätään aamuvuoro ja paluuvuoro Virroille Mänttään ja Jyväskylään suuntautuvia opiskelijamatkoja varten.

**Jyväskylä-Kivijärvi:**

- Illan viimeiseltä vuorolta Jyväskylästä Karstulaan jatkoyhteys Kivijärvelle

**Kyyjärvi-Karstula:**

- Asiointi-, työmatka- ja koululaisliikenne Kyyjärveltä Karstulan suuntaan huolehdittava. Sosiaali- ja terveyspalveluiden yhteistyö Saarikan alueella lisää liikkumistarvetta kuntakeskusten välillä. Jatkossa tarkasteltava lakisääteiset kuljetukset yhdessä avoimen joukkoliikenteen palvelujen kehittämisen kannalta hallinnonalat ylittävinä henkilökuljetussuunnitelmina.

Kutsujoukkoliikenteen järjestämistä kuntien sisällä asiointiliikenteessä sekä liityntäliikenteenä runkoyhteyksille tulisi selvittää ainakin Muuramen ja Laukaan sisäisillä yhteyksillä sekä Joutsassa, Toivakassa ja Hankasalmella. Kutsujoukkoliikenteen mahdollisuudet osana lakisääteisiä kuljetuksia tai avointa joukkoliikennettä tulee jatkossa selvittää tarkemmin kuntatasolla tai laajemmin kuntien välisenä yhteistyönä. Tavoitteeksi tulee ottaa kuljetusten tehostaminen ja kustannusten nousun hillitseminen sekä avoimen joukkoliikenteen hyödyntäminen myös kuntien sisäisillä yhteyksillä.

Tarvetta on myös yhteistyölle Jyväskylän toimivaltaisen viranomaisen kanssa järjestää suoria bussiyhteyksiä keskussairaalaan suurimmista aluekeskuksista, joista on työmatkaliikennettä sairaalaan. Keuruun suunnasta yhteydet keskussairaalaan ovat toimivat. Yhteistyötä viranomaisten kesken tarvitaan myös yhteyksissä

matkakeskukseen ja ammattioppilaitoksiin, niiden aikataulusuunnitteluun tulee kiinnittää huomiota myös liityntäyhteyksien kannalta.

**Kaukoliikenteen liityntäyhteyksillä** Jyväskylän matkakeskuksesta alueen muihin keskuksiin on seuraavia parantamistarpeita:

- Kaukoliikenteen jatkoyhteyksien aikataulujen yhteensovittaminen Äänekosken suuntaan junilta
- Peurunkaan liityntäyhteyksien parantaminen junilta
- Arkisin aamujunille yhteydet kuntakeskuksista ja iltajunilta takaisin siten, että vaihtoaika ei pidennä kokonaismatka-aikaan merkittävästi ja matkaketju on sujuva. Viikonloppuna vastaavat liityntäyhteydet on tarkistettava perjantai-iltajunilta ja sunnuntain iltajunille.
- Laukaaseen suuntautuva liikenne on osin paikallisliikennettä, joka ei kierrä Matkakeskuksen kautta. Matkaketjun jatkuvuutta tulee parantaa opasteilla tai reittimuutoksella.

*”Menisin työmatkani mielelläni Äänekoskelta Jyväskylään ja takaisin bussilla, jos voisin pysäköidä autoni lähelle Äänekosken keskustan bussiasemaa. En tiedä, mihin auton laittaisi etenkään talviaikaisin (joudun tulemaan maalta noin 10 kilometriä ensin Äänekoskelle ja maalta erittäin huonot liikenneyhteydet).”*

*”Olen matkustanut työmatkaa Joutsa-Jyväskylä n. 14 vuotta ja olen melko tyytyväinen julkisen liikenteen palveluihin, mutta toivoisin, että Joutsasta klo 6.25 lähtevä vakiovuoro voisi kulkea Vaajakoskelta Jyväskylään moottoritietä pitkin. Kyseisessä vuorossa matkustaa minun lisäkseni useita kello kahdeksaan töihin meneviä henkilöitä sekä opiskelijoita.”*

## 4.2.2 Laadulliset palvelutasotekijät

### Täsmällisyys ja matkustajainformaatio

Liikenteen täsmällisyyden parantamiseksi voidaan ottaa käyttöön sitovia aikataulupisteitä taajamien keskuspysäkeillä ja muilla tärkeillä pysäkeillä ensisijaisesti Jyväskylään suuntautuvilla yhteyksillä. Matkustajainformaatiota voidaan samalla parantaa varustamalla nämä keskuspysäkit sähköisillä aikataulunäytöillä. Vaikutetaan siihen, että liikenteenharjoittajat parantavat matkustajille suunnattua aikataulutiedotusta etenkin runkoyhteyksillä.

Joukkoliikenteen laatukäytävälle Äänekoski-Jyväskylä-Jämsä laaditaan erillinen suunnitelma, jossa bussiliikenteen nopeuttamiseen voidaan esittää toimenpiteitä kuten kaista – ja liikennevaloetuksia.

Bussiliikenteen aikataulut löytyvät Matkahuollon nettisivuilta ja junien VR:n nettisivuilta. Valtakunnallisen joukkoliikenteen informaatioportaalin (matka.fi) kehittäminen helpottaisi aikataulu- ja reittitiedon saantia yhden kanavan kautta erityisesti silloin, kun kyseessä on eri liikennemuotojen muodostamasta matkaketjusta (juna, seutuliikenne, kaupunkiliikenne). Joukkoliikenteen kulkutapavalintaan voidaan vaikuttaa mm. tarjoamalla vaihtoehtoiset liikennemuodot ja matkaketjuihin liittyvä reitti-, aikataulu- ja hintatieto samasta lähteestä yksinkertaisessa ja havainnollisessa muodossa.



## **Lippujärjestelmä**

Lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyyttä edistetään alueellisesti niin, että VR:n junaliikenne saadaan mukaan seutulippujärjestelmään siellä, missä junaliikenne on osa työssäkäyntialueen joukkoliikennepalveluja.

## **Kalusto ja linjaston selkeys**

Kalustoon sekä lippu- ja informaatiojärjestelmiin liittyvät vaatimukset huomioidaan liikenteen järjestämisessä siirtymäkauden jälkeen. Kaluston ikään ja päästöihin sekä kuntoon kiinnitetään laatuvaatimuksissa ja sopimuksissa erityistä huomiota, sillä ne vaikuttavat sekä palvelun laatuun että liikenteen täsmällisyyteen ja joukkoliikenteen helppokäyttöisyyteen. Myös linjaston selkeyteen kuten numerointiin, linjakilpiin ja aikataulujen havainnolliseen esitystapaan kiinnitetään erityistä huomiota reittiliikennelupia myönnettäessä ja liikennöinti-sopimuksia laadittaessa.

Juna- ja bussiliikenteen matkaketuissa ongelmana on aikataulujen yhteensovittaminen, mikä johtuu mm. liikennemuotojen suunnittelun eriaikaisuudesta. Parannetaan aikataulusuunnittelun yhteistyötä liikenteenharjoittajien ja VR:n kanssa yhteistyössä ja priorisoidaan yhteen sovitettavat aikataulut.

## **Infrastruktuuri**

Joukkoliikenteen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta voidaan lisätä myös liikenneverkkoon ja pysäkkeihin kohdistuvilla toimenpiteillä. Erityisesti pysäkkialueet koulujen, sairaaloiden ja laitosten lähellä tulee rakentaa turvallisiksi ja helposti saavutettaviksi. Palvelutarjonnan keskittyessä pääväylille, kuntien tulee yhdessä ELYn kanssa huolehtia keskus- ja kylätaajamien pysäkkien saavutettavuuden ja laadun parantamisesta sekä sujuvien jatkoyhteyksien tarjoamisesta jalan, pyörällä ja liityntäliikenteellä liikuttaessa. Pysäkki-informaatiosta on huolehdittava yhdessä kuntien ja liikenteenharjoittajien kanssa myös silloin, jos Matkahuollon asiamiespiste muuttaa sijaintiaan. Liityntäpysäköintitilaa tulee varata kysynnän mukaan sekä polkupyörille että henkilöautoille.

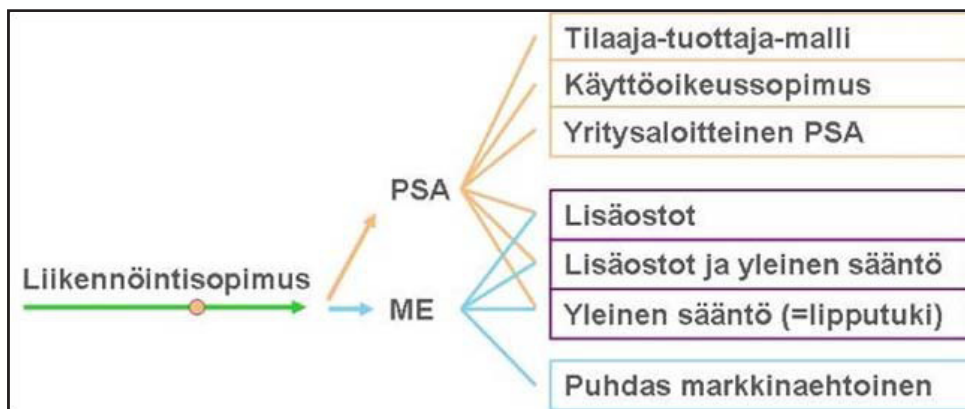
Keski-Suomen liitolla on tekeillä laatuikävähanke, joka koskee Jämsä-Jyväskylän-Äänekoski – akselia. Siinä on mukana myös Laukaa ja Uuraisten suunta Äänekoskelta Saarijärvelle asti. Työssä otetaan kantaa mm. tärkeimmiksi katsottujen pysäkkien varustetasoon. Tavoitteeksi tulee ottaa, että pysäkkien ja informaation laatu ei ole riippuvainen vastuutahosta (kunta, ELY), vaan joukkoliikennejärjestelmän tulee näyttäytyä matkustajalle yhtenäisenä palveluna. Liikennevirastolla on käynnistynyt Sata solmupysäkkiä – hanke, jossa myös saadaan ideoita pysäkkien parantamiseen.

# 5 Kustannukset ja liikenteen järjestäminen

## 5.1 Kustannusvaikutukset

Palvelutasoa parantavien liikenteen lisäysten kustannukset on arvioitu taulukossa 7. Laskelmissa liikenteen yksikköhintana on käytetty 2 euroa/km. Taulukon 8 mukaan palvelutason parantamiseen tulee varata vuositasolla noin 300 000 euroa ja lisäksi kuntien kutsujoukkoliikenteen palveluihin noin 20-30 000 euroa vuodessa.

Kuva 18. Joukkoliikenteen järjestämistavan valintaprosessi siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua (Lähde: LVM).



Taulukko 8. Palvelutasoparannusten kustannusarvio vuositasolla.

Yhteydet kuntakeskuksista		NYKYINEN	TAVOITTEELLINEN	HUOM!	Lisävuorot				
					ma-pe	la	su	pituus, km	kustannus, €/v
Jyväskylä	Toivakka	perustaso	keskitaso	Vuorotarjontaa lisätään asiointimatkoilla. Kuntakeskus sivussa pääyhteyksistä, kutsutaksi tai liityntäpysäköinti.	15			36	54 000
<b>Yhteydet alukeskuksista</b>									
Jyväskylä	Joutsa	perustaso	Keskitaso	Pikavuorojen käyttöä heikentää pysäkkien kaukainen sijainti asutukseen nähden sekä lisämaksu. Työmatkavuoron lisäys ja yhteyksien nopeuttaminen	5			75	37 500
Jyväskylä	Äänekoski	Keskitaso	Keskitaso	Vuorojen nopeuttaminen työ- ja opiskelumatkoilla, Äänekoski tarkistaa 2 v päästä, tavoitteena houkutteleva taso	10	1		45	49 500
<b>Aluekeskusten ja kuntakeskusten väliset</b>									
Keuruu	Virrat	lakisääteinen	minimi	Työ-, opiskelu- ja asiointimatkat	10			56	56 000
Äänekoski	Konnevesi	minimi	perustaso	Yhteyksien nopeuttaminen heti, Äänekoski tarkistaa 2 v päästä palvelutason välillä Äänekoski-Suolahti, tavoitteena tason nosto	20	2		47	103 400
Laukaa	Konnevesi	perustaso	perustaso	Myös Suolahden kautta perustaso, la ja su iltaliikennelisyys. Arkena koulumatkayhteyksien parannustarve, mikä tarkistetaan mahdollisen kuntaliitoksen jälkeen		2		30	6 000
<b>Yhteensä</b>									<b>306 400</b>

## 5.2 Liikenteen järjestämistavat

Joukkoliikennelain siirtymäajan jälkeen joukkoliikenne voi olla joko markkinaehtoista (ME) tai palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaista liikennettä. Asiaa on havainnollistettu seuraavassa kuvassa.

Kuvan selitykset:

- Toimivaltainen viranomainen ratkaisee PSA-mallin ja markkinaehtoisen (ME) mallin välillä.
- PSA: malli, jossa toimivaltainen viranomainen maksaa korvauksia tai myöntää yksinoikeuksia
- Lisäostoilla ja yleisellä säännöllä täydennetään markkinaehtoista mallia PSA:n keinoin
- ME: markkinaehtoinen malli, jossa viranomainen ei rajoita markkinoille tuloa, tarjonnan määrää, eikä matkalippujen hintoja.

Toimivalta-alueen eri alueilla voidaan soveltaa erilaisia liikenteen järjestämistapoja. On myös mahdollista hoitaa liikenne markkinaehtoisesti, jos joukkoliikennettä ei haluta merkittävässä määrin tukea. Kaukoliikenteessä liikenne järjestetään liikenne- ja viestintäministeriön selvitysten mukaan (LVM 21/2011 ja 30/2011) pääasiassa markkinaehtoiseen liikenteeseen pohjautuen.

### Markkinaehtoinen liikenne

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että siirtymäajan liikennöintisopimusten sopimuskauden lakattua riittävä palvelutaso voidaan saavuttaa ilman viranomaisen puuttumista liikenteen järjestämiseen, eikä liikenteen sääntely muutoinkaan ole tarpeen, voidaan joukkoliikenne järjestää puhtaasti markkinaehtoisesti.

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu liikennöitsijöiden anomien reititiliikennelupien mukaisesti. Viranomainen voi käyttää vain hakijan soveltuvuuteen liittyvää sääntelyä, joka käytännössä tarkoittaa vain liikennöintiin oikeuttavien lupien edellyttämistä, luvanhaltijan yleistä kelpoisuutta koskevia vaatimuksia, liikennöinnin vähimmäisvaatimusta, aikataulukausien vahvistamista ja vaatimusta informaatiosta, jota informaatio- ja lippujärjestelmää käyttää. Markkinaehtoisessa liikenteessä palveluiden tarjonnan (reitit ja tasaväliset aikataulut) rajoittamis- ja muut sääntelymahdollisuudet ovat hyvin rajalliset. Puhtaasti markkinaehtoisessa liikenteessä asiakashintoja ei ole mahdollista tukea.

On todennäköistä, että markkinaehtoisessa liikenteessä palvelutaso voi olla riittävä silloin, kun matkustajia on paljon, esimerkiksi ruuhka-aikoina. Riittävän palvelutason takaaminen myös hiljaisempina aikoina, kuten iltaisin ja viikonloppuisin, voi kuitenkin vaatia täydentävää ostoliikennettä.

### Markkinaehtoinen liikenne ja yleinen sääntö

Yleisellä säännöllä tarkoitetaan toimenpidettä, jota sovelletaan kaikkeen joukkoliikenteeseen tietyllä maantieteellisellä alueella (LVM 41/2009). Yleinen sääntö on keino, jolla markkinaehtoisessa liikenteessä voidaan tukea liikennettä määräämällä hintavelvoite. Yksinkertaistetusti ilmaistuna liikennöitsijät veloitetaan tällöin perimään matkustajilta markkinahintaa alempi hinta, ja hinnanalennus korvataan liikennöitsijöille.

Yleiseen sääntöön perustuvassa mallissa viranomaisen vaikutusmahdollisuudet liikenteen palvelutasoon ja sille aiheutuviin kustannuksiin olisivat heikot. Olisi esimerkiksi mahdotonta järjestää aluetyyppiin nähden tasapuolinen palvelutarjonta eri alueille. Toimivaltaisen viranomaisen olisi talousarvion yhteydessä vaikea arvioida etukäteen riittävän tarkasti, paljonko julkisia varoja vaaditaan hintavelvoitteen kompensoimiseksi. (LVM 41/2009.)

Yleisen säännön soveltamisesta päättää valtioneuvosto. LVM on asettanut linja-autoliikennetyöryhmän, jonka tehtävänä on käsitellä reititiliikennelupien myöntämiseen liittyviä kysymyksiä, siirtymäkauden jälkeisiä joukkoliikenteen järjestämismalleja sekä julkisesti tuettujen lippujen kelpoisuutta eri järjestämismalleissa. Eri-tyisesti ryhmä tulee käsittelemään markkinaehtoisen reititiliikenteen toimintaedellytyksiä. Työryhmän tulee saattaa työnsä päätökseen helmikuun 2012 loppuun mennessä.

## Käyttöoikeussopimukset

Julkisen liikenteen käyttöoikeussopimuksella tarkoitetaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välistä, julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta, joka sisältää yleensä yksinoikeuden tai erityisoikeuden julkisen liikenteen liikenneverkon tai sen osan käyttöön. Se eroaa tavallisesta joukkoliikenteen ostosopimuksesta tai tilaaja-tuottajamallin mukaisesta liikennöintisopimuksesta mm. siten, että kustannus- ja tulo- ja vastaavasti myös suunnittelu- ja markkinointivastuu on viimeksi mainittuja sopimustyyppisiä enemmän liikenteenharjoittajalla. Tähän liittyy keskeisesti se, että liikenteenharjoittaja saa matkalipuista kertyvät tulot joko kokonaan tai ainakin merkittävältä osalta ja vastaavasti voi mm. omalla suunnittelu- ja markkinointityöllään vaikuttaa liikevaihtonsa lisäämiseen. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan, millä hinnalla liikennöitsijä sitoutuu järjestämään joukkoliikenteen määritetyn palvelutason mukaiseksi.

Käyttöoikeussopimuksia ei tarvitse kilpailuttaa, jos sopimuksen arvo on alle miljoona euroa/vuosi tai ajo-kilometrejä alle 300 000 km/vuosi. Alle 23 auton yrityksille edellä mainitut kynnysarvot ovat kaksinkertaisia.

Liikennevirasto laatii selvityksiä käyttöoikeussopimusten soveltuvuudesta erilaisiin liikennekokonaisuuksiin. Selvitysten tulokset ovat käytettävissä vuoden 2011 alkupuolella.

## Tilaaja-tuottajamalli

Tilaaja-tuottajamallissa toimivaltainen viranomainen tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella. Nettokustannusmallissa lipputuloriski on liikennöitsijällä. Tilaaja vastaa yleensä reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippujärjestelmästä, markkinoinnista ja tiedotuksesta. Liikenteen tuotannon suunnittelusta vastaa liikenteenharjoittaja.

## Viranomaisen oma tuotanto

Teoriassa mahdollinen tapa joukkoliikenteen järjestämiseen on myös viranomaisen oma tuotanto, jossa esimerkiksi kunnallinen liikelaitos tuottaa joukkoliikennepalvelut.

## Yritysaloitteinen PSA

EU:n palvelusopimusasetus (PSA) ei tunne yritysaloitteista PSA:ta. Kyse on siten joukkoliikennelain suomalaisesta sovelluksesta. Yritysaloitteisella PSA:lla tarkoitetaan käyttöoikeussopimusten tekemistä poikkeavalla tavalla. Normaalisti aloitteen PSA:n soveltamisesta tekee toimivaltainen viranomainen. Yritysaloitteisessa PSA:ssa yrittäjä eli liikennöitsijä tekee palvelutasosuunnitelman, jonka mukaisesti se aikoo tuottaa joukkoliikenteen.

## 5.3 Liikenteen järjestämisen aikataulu

Jos liikenne päätettäisiin järjestää palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti, pitäisi päätös tehdä vuoden 2012 vaihteessa. Isommissa kilpailukohteissa EU-ilmoitus mahdollisesta liikenteen kilpailuttamisesta pitäisi tehdä vuotta ennen tarjouskilpailun aloittamista. Jotta liikennöitsijöillä olisi riittävästi aikaa tarjousten jättöön ja liikenteen aloittamiseen, pitäisi liikenne kilpailuttaa alkuvuodesta 2013, kun siirtymäajan sopimukset päättyvät kesäkuun lopussa 2014. Taulukossa 9 on esitetty tarkemmat aikataulut vaihtoehtoisille liikenteen järjestämistavoille.



# 6 Seuranta

Palvelutasomäärittely tehdään vuoteen 2016 eli noin 5 vuodeksi eteenpäin, mutta se voidaan tarkistaa, mikäli olosuhteissa tapahtuu ennakoimattomia muutoksia. Äänekoski haluaa tarkistaa 2 vuoden päästä omaa kuntaa koskevia tavoitteita ylöspäin, miltä osin palvelutasomäärittelyyn tulee tehdä varaus muutokselle.

Palvelutason toteutumista ja matkustajamäärien kehitystä on syytä seurata vuosittain joukkoliikennetyöryhmässä. Seuranta olisi hyvä kytkeä liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaan.

Taulukko 9. Liikenteen järjestämisen aikataulu.

	2011				2012				2013				2014			
	Neljännes				Neljännes				Neljännes				Neljännes			
Liikenteen järjestämisen aikataulu	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>1) Liikenteen valmistelu</b>																
Kuntien lausunnot																
Sidosryhmien lausunnot																
Palvelutasomäärittelyjen hyväksyminen																
Kuntien päätökset joukkoliikenteen rahoituksesta																
Tarittavat lisäselvitykset																
<i>Palvelutasopäätös</i>																
<b>A) Liikenteen hankinta PSAn mukaisesti</b>																
Päätös liikenteen järjestämistavasta																
EU-ilmoitus																
Hankinta-asiakirjojen valmistelu																
Hankinta-asiakirjojen julkaisu																
Tarjousten jättö																
Hankintapäätös																
Liikennöinti alkaa																
<b>B) Liikenteen hankinta (Markkinaehtoinen)</b>																
Päätös liikenteen järjestämistavasta																
Reittiliikennelupien hakemukset ja päätökset																
Täydentävät lisäostot:																
- hankinta-asiakirjojen valmistelu																
- tarjousten jättö																
- hankintapäätös																
Liikennöinti alkaa																

# Kirjallisuus

Liikenneviraston suositus 15/2011. Alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävät kriteerit.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. LVM 54/2007

Joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso suurilla kaupunkiseuduilla. LVM 55/2007

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. LVM 7/2005

Keski-Suomen liitto. Maakuntasuunnitelma 2010.

Airaksinen, S. & Rantala, A., Anttila, T., 2011: Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma. WSP. Helsinki. 2011.

Rosenberg, M., 2010. Ohje joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn. Liikennevirasto 2010.

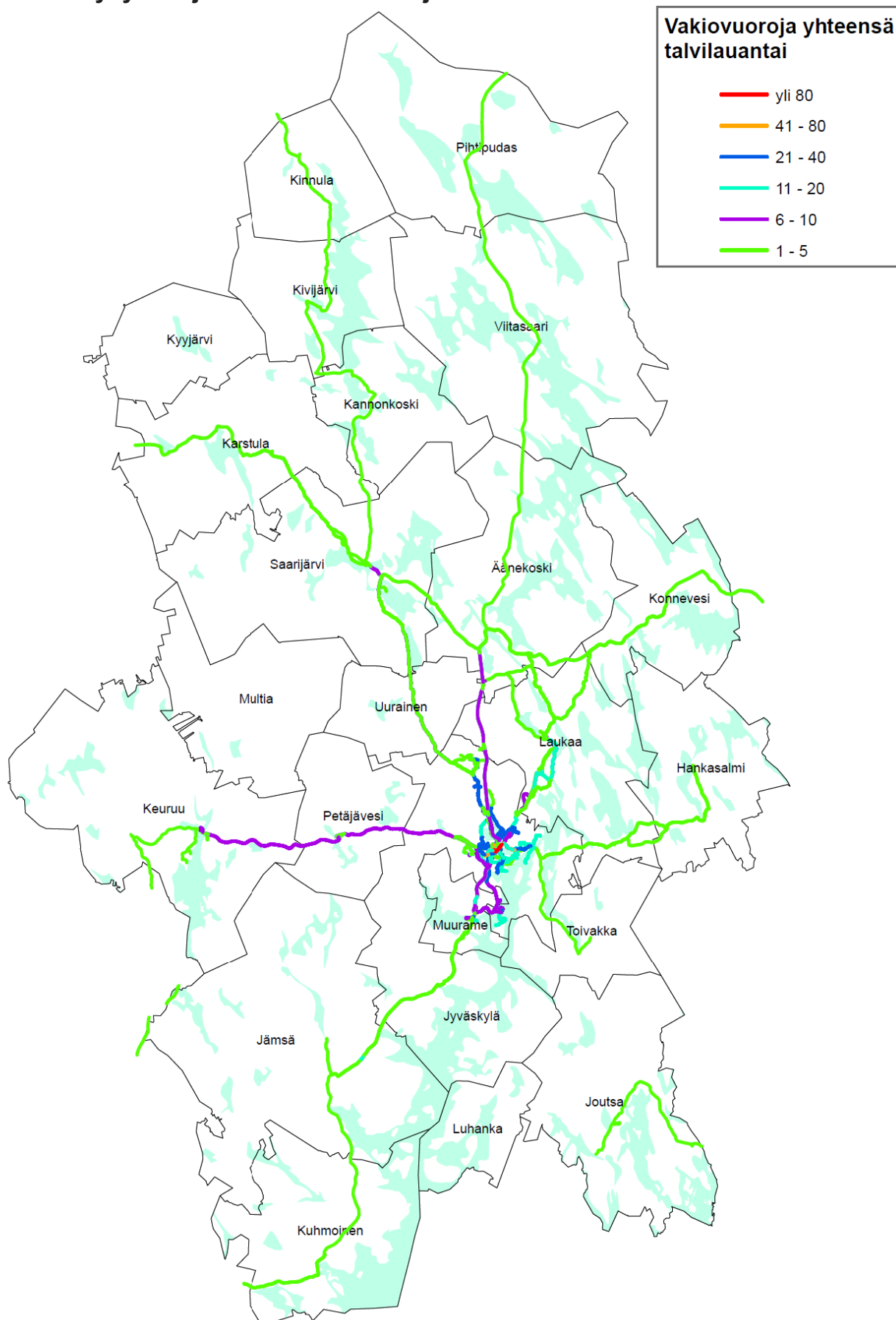
Rosenberg, M. & Weiste, H. KETJU yhdistää kaupunki- ja seutuliikenteet. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus. LVM 39/2009

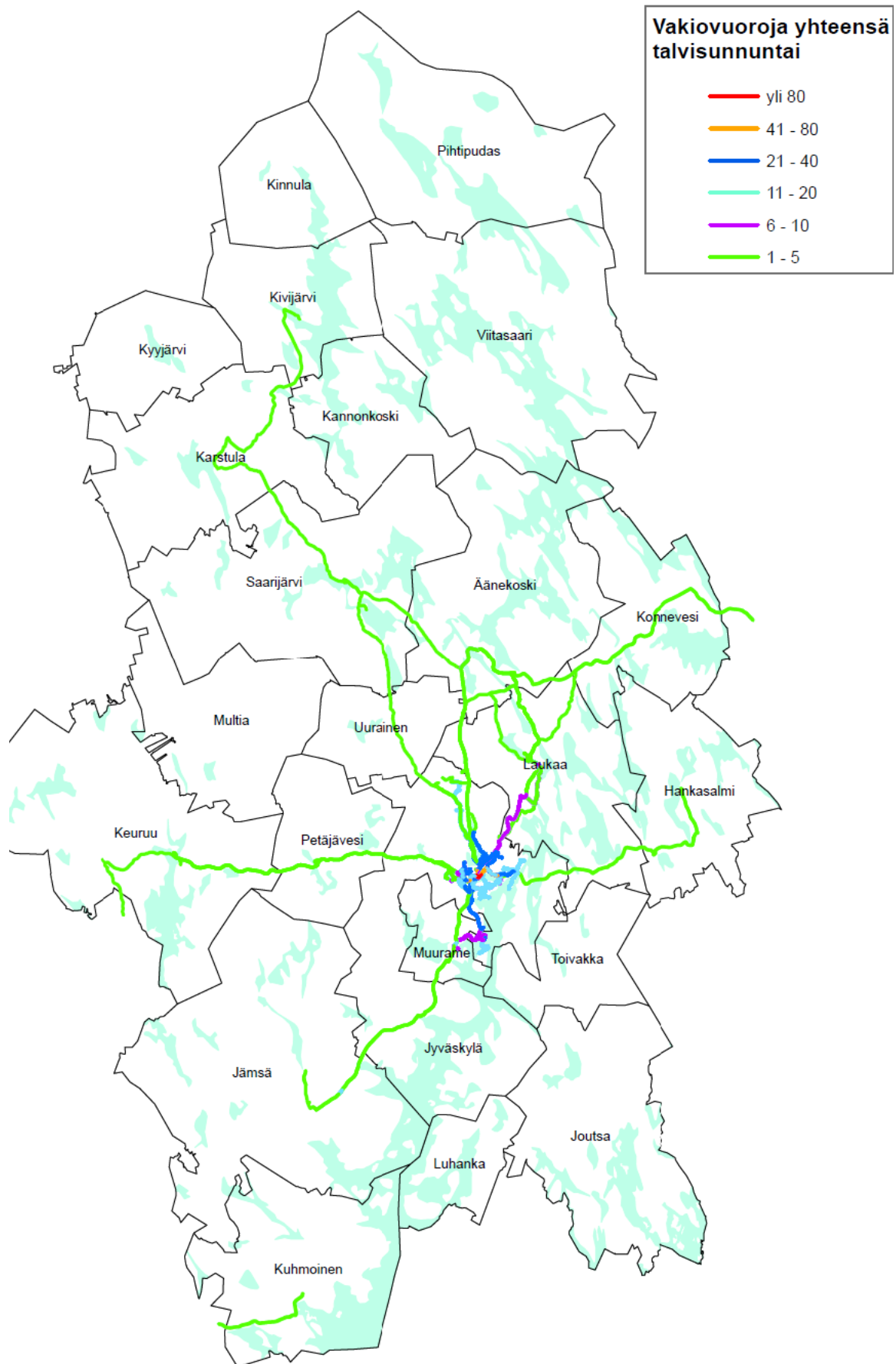
Rosenberg, M. & Weiste, H., Perälä, A. 2011: Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Perus- ja erityispalvelutaso, Liikenne- ja viestintäministeriö 21/2011. Helsinki. 63 s.

Rosenberg, M. & Weiste, H., 2011: Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriö 30/2011. Helsinki. s.

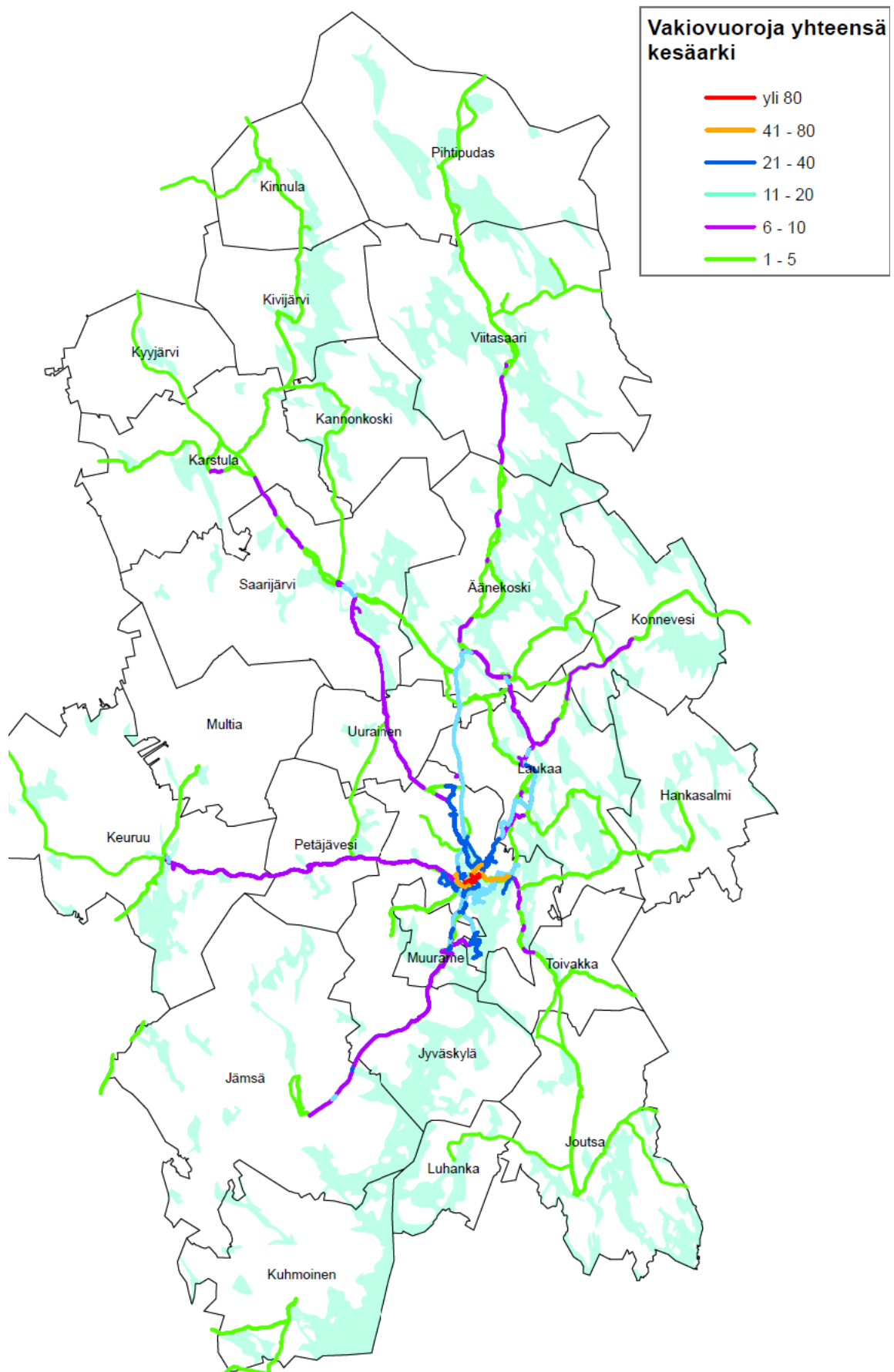
# Liitteet

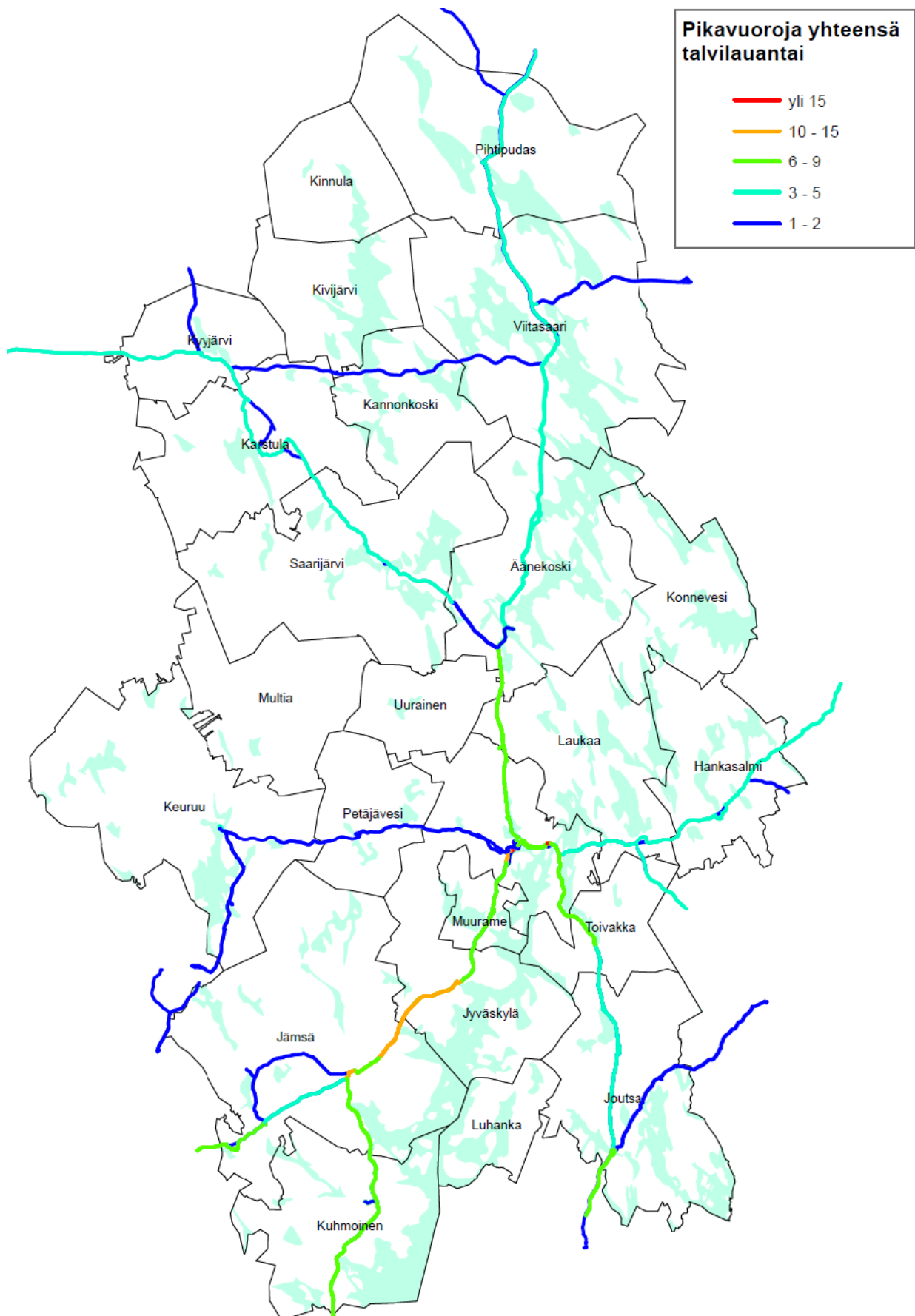
## Liite 1. Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta

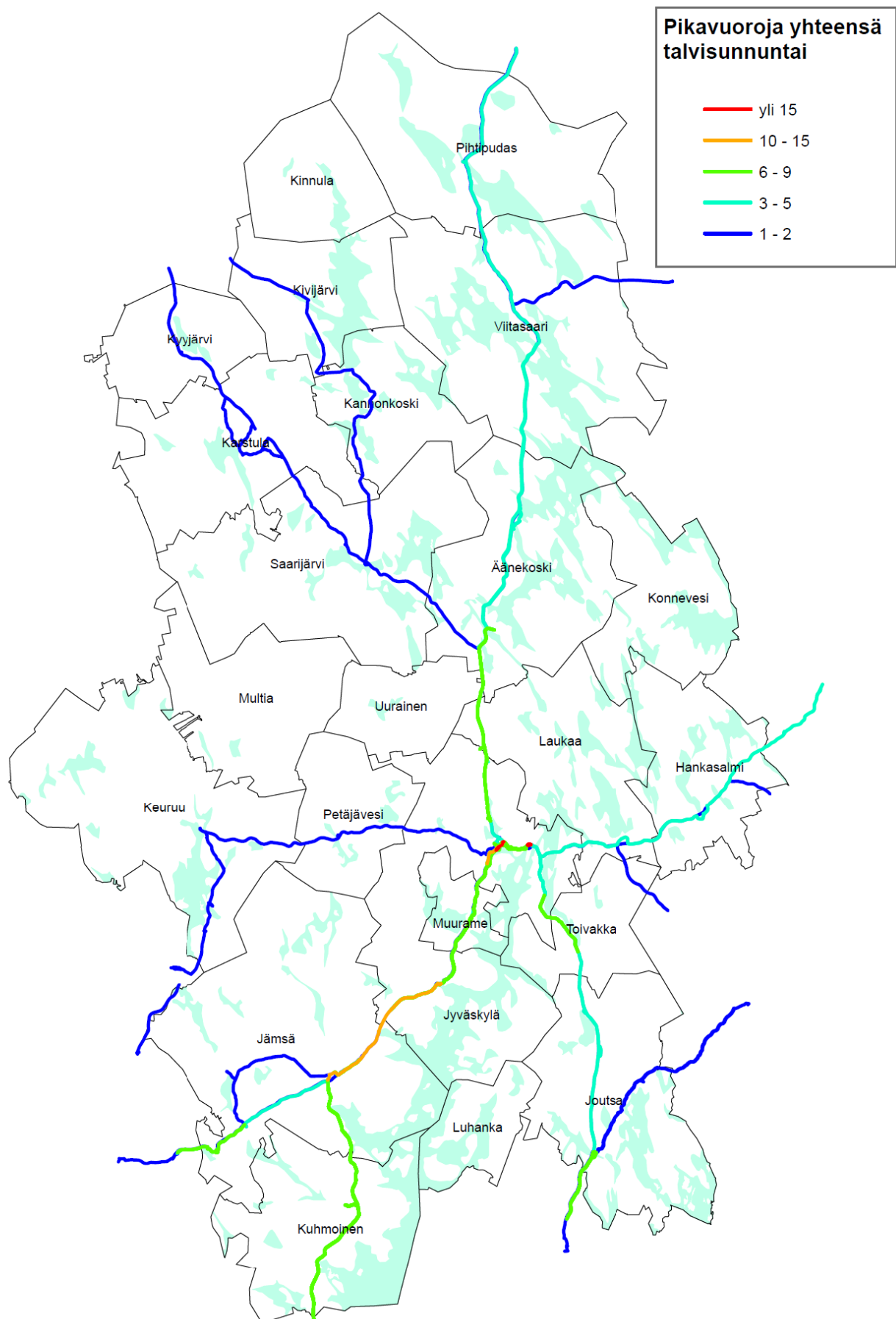














## Liite 2. Asukaskyselyn tulokset

Keski-Suomen ELY-keskuksen JOUKKOLIIKENNEKYSELY 2011

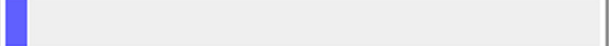
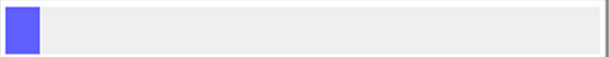


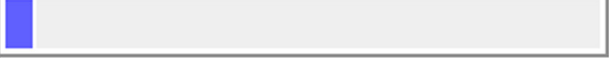
Yhteenvetoraportti, Jyväskylän vastaukset poistettu

Julkaistu: 11.8.2011

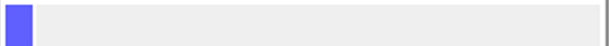

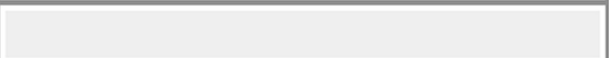
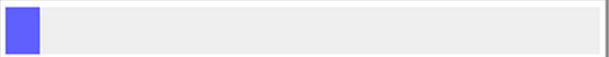


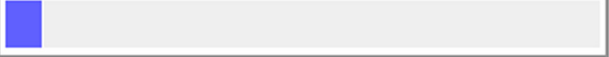
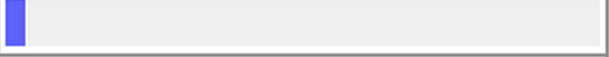


### Vastaajan sukupuoli

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	nainen / tyttö	632	77,36%					
2.	mies / poika	185	22,64%					
	<b>Yhteensä</b>	<b>817</b>	<b>100%</b>					

### Vastaajan ikä

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	alle 18	26	3,15%					
2.	18-25	43	5,21%					
3.	26-45	315	38,18%					
4.	46-65	406	49,21%					
5.	yli 65	35	4,24%					
	<b>Yhteensä</b>	<b>825</b>	<b>100%</b>					

### Asuinkunta

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Hankasalmi	36	4,38%					
2.	Joutsa	24	2,92%					
3.	Jyväskylä	0	0,00%					
4.	Jämsä	45	5,48%					
5.	Kannonkoski	20	2,44%					
6.	Karstula	7	0,85%					
7.	Keuruu	46	5,60%					
8.	Kinnula	22	2,68%					
9.	Kivijärvi	17	2,07%					
10.	Konnevesi	33	4,02%					
11.	Kuhmoinen	16	1,95%					




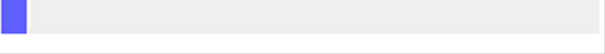




12.	Kyyjärvi	30	3,65%	<div><div></div></div>
13.	Laukaa	170	20,71%	<div><div></div></div>
14.	Luhanka	4	0,49%	<div><div></div></div>
15.	Multia	11	1,34%	<div><div></div></div>
16.	Muurame	37	4,51%	<div><div></div></div>
17.	Petäjävesi	14	1,71%	<div><div></div></div>
18.	Pihtipudas	15	1,83%	<div><div></div></div>
19.	Saarijärvi	38	4,63%	<div><div></div></div>
20.	Toivakka	31	3,78%	<div><div></div></div>
21.	Uurainen	22	2,68%	<div><div></div></div>
22.	Viitasaari	67	8,16%	<div><div></div></div>
23.	Äänekoski	102	12,42%	<div><div></div></div>
24.	Muu	14	1,71%	<div><div></div></div>
<b>Yhteensä</b>		<b>821</b>	<b>100%</b>	

**Kotitaloudessamme on käytössä henkilöauto (HUOM! Voit valita useamman vaihtoehdon)**


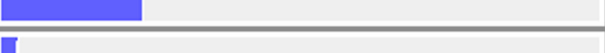

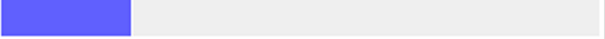

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	vakituisesti omassa käytössäni	425	51,14%	<div><div></div></div>				
2.	vakituisesti toisen perheenjäsenen käytössä	219	26,35%	<div><div></div></div>				
3.	perheen yhteiskäytössä	261	31,41%	<div><div></div></div>				
4.	ei ole autoa käytössä	77	9,27%	<div><div></div></div>				
<b>Yhteensä</b>								

**Elämäntilanne ja liikkumistottumukset (HUOM! Voit valita useamman vaihtoehdon)**

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Käyn töissä kodin ulkopuolella	613	73,86%					
2.	Käyn koulua tai opiskelen	87	10,48%					
3.	Teen töitä kotona	46	5,54%					
4.	En käy töissä enkä opiskele	34	4,10%					
5.	Olen eläkkeellä	83	10,00%					
6.	Muu	22	2,65%					
	<b>Yhteensä</b>							







**Mitä kulkutapaa käytät pääasiassa päivittäisillä työ/opiskelumatkoillasi?**

(HUOM! Voit valita useamman vaihtoehdon)






	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Henkilöauto	555	69,38%					
2.	Bussi	186	23,25%					
3.	Juna	15	1,88%					
4.	Polkupyörä	209	26,13%					
5.	Kävely	170	21,25%					

**Mitä kulkutapaa käytät pääasiassa säännöllisillä vapaa-ajan matkoillasi?**





**(HUOM! Voit valita useamman vaihtoehdon)**

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Henkilöauto	719	86,94%					
2.	Bussi	217	26,24%					
3.	Juna	120	14,51%					
4.	Polkupyörä	152	18,38%					
5.	Kävely	132	15,96%					
6.	Muu	25	3,02%					
	<b>Yhteensä</b>							

**Joukkoliikenteen matkalippu (HUOM! Voit valita useamman vaihtoehdon)**



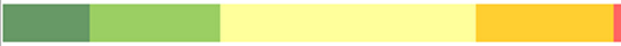


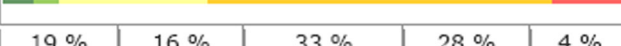
	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Käytössäni on joukkoliikenteen kausi- tai kuukausilippu	104	12,78%					
2.	Käytössäni on joukkoliikenteen sarjalippu	39	4,79%					
3.	Käytössäni on työnantajani osaksi tai kokonaan maksama työsuhdematkalippu	6	0,74%					
4.	Käytössäni ei ole joukkoliikenteen matkalippua	415	50,98%					
5.	Matkustan yleensä kertalipulla	357	43,86%					
	<b>Yhteensä</b>							

**Kuinka usein käytät joukko- tai palveluliikennettä seuraavilla matkoilla tai yhteyksillä:**

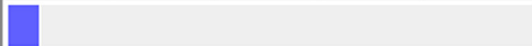

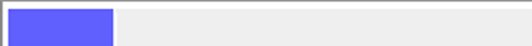
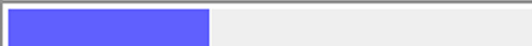

	Käytän joukkoliikennettä					Yhteensä
	päivittäin tai lähes päivittäin (Arvo: 5)	vähintään kerran viikossa (Arvo: 4)	vähintään kerran kuu- kaudessa (Arvo: 3)	vähintään kerran vuodessa (Arvo: 2)	ei kos- kaan (Arvo: 1)	
Asuinkuntani sisäisillä matkoil- la (avg: 1,65)						100 %
Naapurikuntaan suuntautuvilla matkoilla (avg: 1,69)						100 %
Jyväskylään suuntautuvilla matkoilla (avg: 2,13)						100 %
Muualle suuntau- tuvilla lyhyillä matkoilla (alle 1 tunti) (avg: 1,47)						100 %
Muualle suuntau- tuvilla pitkällä matkoilla (yli 1 tunti) (avg: 1,76)						100 %
<b>Yhteensä</b>	3 %	3 %	10 %	33 %	51 %	




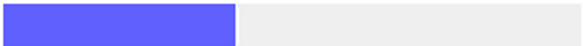
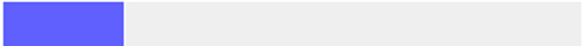

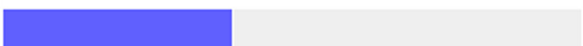
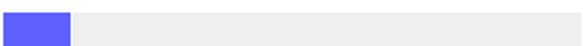
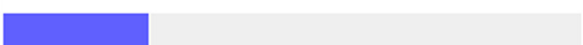
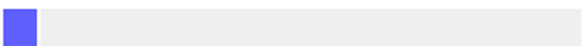
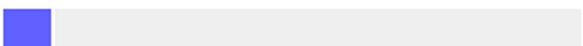
**Kuinka usein teet matkoja henkilöautolla (kuljettajana tai matkustajana) seuraavilla yhte- yksillä:**

	Käytän henkilöautoa					Yhteensä
	päivittäin tai lähes päivittäin (Arvo: 5)	vähintään kerran viikossa (Arvo: 4)	vähintään kerran kuukaudessa (Arvo: 3)	vähintään kerran vuodessa (Arvo: 2)	ei koskaan (Arvo: 1)	
Asuinkuntani sisäisillä matkoilla (avg: 4,51)						100 %
Naapurikuntaan suuntautuvilla matkoilla (avg: 3,49)						100 %
Jyväskylään suuntautuvilla matkoilla (avg: 3,20)						100 %
Muualle suuntautuvilla lyhyillä matkoilla (alle 80 km) (avg: 2,82)						100 %
Muualle suuntautuvilla pitkillä matkoilla (yli 80 km) (avg: 2,53)						100 %
Muilla matkoilla (avg: 2,37)						100 %
<b>Yhteensä</b>	19 %	16 %	33 %	28 %	4 %	

**Miten alueesi nykyiset joukkoliikennepalvelut vastaavat säännöllisiä liikkumistarpeitasi eli matkoja, jotka toistuvat viikoittain?**

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	hyvin	46	5,56%					
2.	melko hyvin	217	26,24%					
3.	melko huonosti	164	19,83%					
4.	huonosti	317	38,33%					
5.	en osaa sanoa	83	10,04%					
	<b>Yhteensä</b>	<b>827</b>	<b>100%</b>					

**Millä seuraavista toimita voit harkita lisääväsi joukkoliikenteen käyttöä? Rastita kolme tärkeintä.**

Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1. Joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen (esim. 10 %) nykyisestä	569	68,47%					
2. Joukkoliikenneyhteyksien nopeuttaminen	336	40,43%					
3. Joukkoliikenteen täsmälisyyden ja luotettavuuden parantaminen	172	20,70%					
4. Joukkoliikenteen aikataulujen ja reittien muuttaminen paremmin matkustustarpeitani vastaavaksi	670	80,63%					
5. Joukkoliikenteen viikonloppuvuorojen lisääminen	328	39,47%					
6. Pysäkkien ja asemien laatutason parantaminen (sääsuoja, valaistus, turvallisuus, esteettömyys)	96	11,55%					
7. Nykyistä parempi tiedonsaanti joukkoliikenteen reiteistä, aikatauluista ja lippujen hinnoista	207	24,91%					
8. Palvelulinjat ovelta-ovelle (matalalattiakalusto tai avustaja)	47	5,66%					
9. En millään esitetyistä toimenpiteistä	68	8,18%					
<b>Yhteensä</b>							

**Arvioi seuraavien joukkoliikenteen palvelutasotekijöiden tärkeyttä omien matkustustarpeittesi kannalta**

	erittäin tärkeä (Arvo: 5)	tärkeä (Arvo: 4)	melko tärkeä (Arvo: 3)	vähän tärkeä (Arvo: 2)	ei lainkaan tärkeä (Arvo: 1)	ei osaa sanoa (Arvo: 0)	Yhteensä
Joukkoliikenteen vuorojen määrä työ/opiskelumatkoilla (avg: 3,69)							100 %
Joukkoliikenteen vuorojen määrä iltoisin (avg: 3,01)							100 %
Joukkoliikenteen vuorojen määrä viikonloppuisin (avg: 2,92)							100 %
Joukkoliikenteen matka-aika (avg: 3,24)							100 %
Aikataulujen sopivuus (avg: 4,18)							100 %
Joukkoliikenteen reitit (avg: 3,91)							100 %
Pysäkkien ja asemien varuste- ja laatu-taso (odotustilan sääsuoja, turvallisuus ja esteettömyys, siisteys) (avg: 2,71)							100 %
Liikennöinnin täsmällisyys ja luotettavuus (avg: 3,96)							100 %
Pysäkin läheisyys (avg: 3,61)							100 %
Pyöräilyreitit pysäkeille ja polkupyörien liityntä-pysäköinti (avg: 2,49)							100 %
Henkilöautojen liityntä-pysäköintipaikkojen määrä ja sijainti (avg: 2,40)							100 %
Lippujärjestelmän helppokäyttöisyys (avg: 3,43)							100 %
Aikataulu- ja reitti-informaation saatavuus ja selkeys pysäkeillä (avg: 3,58)							100 %

Aikataulu- ja reitti-informaation saatavuus ja selkeys internetissä (avg: 4,03)		100 %
Vaihtojen sujuvuus (avg: 3,74)		100 %
Vaihdottomien yhteyksien olemassa olo (avg: 3,56)		100 %
Kuljettajan ajotapa (avg: 3,70)		100 %
Palvelulinjat (avg: 2,54)		100 %
Mobiilipalvelut (esim. häiriötiedotteet kännykkään, pysäkkikohtaiset aikataulut, reittioppaat) (avg: 2,53)		100 %
<b>Yhteensä</b>	24 % 29 % 21 % 14 % 9 % 4 %	

#### Mitä mieltä olet seuraavista väittämistä

	täysin samaa mieltä (Arvo: 5)	jokseenkin samaa mieltä (Arvo: 4)	jokseenkin eri mieltä (Arvo: 3)	täysin eri mieltä (Arvo: 2)	en osaa sanoa (Arvo: 1)	<b>Yhteensä</b>
Joukkoliikennepalveluja ei ole tarvetta kehittää (avg: 2,27)						100 %
Joukkoliikenteen käyttö ei sovellu elämäntilanteeseen (avg: 3,02)						100 %
Joukkoliikenteen etuna on, että pääsen itsenäisesti liikkumaan kodin ulkopuolella (avg: 3,38)						100 %
Joukkoliikennepalvelujen käyttö on edullista (avg: 2,93)						100 %
Joukkoliikennepalvelujen käyttö on helppoa (avg: 3,48)						100 %
Joukkoliikennettä pitäisi tukea verovarosta nykyistä enemmän (avg: 3,97)						100 %
En käytä joukkoliikennettä, koska en saa ajantasaista ja luotettavaa tietoa aikatauluista (avg: 2,39)						100 %
<b>Yhteensä</b>	14 %	24 %	23 %	34 %	6 %	



### Liite 3. Linja-autoliikenteen palvelutasoluokat yhteysväleittäin

Yhteydet kuntakeskuksista Jyväskylään		Palvelutasoluokka		Selite
		NYKYINEN	TAVOITTEELLINEN	
Jyväskylä	Laukaa	Houkutteleva	Houkutteleva	Jyväskylän toimivaltainen viranomais määrittelee
Jyväskylä	Muurame	Houkutteleva	Houkutteleva	
Jyväskylä	Toivakka	perustaso	keskitaso	Vuorotarjontaa lisätään asiointimatkoilla. Kuntakeskus sivussa pääyhteyksistä, kutsutaksi tai liityntäpysäköinti.
Jyväskylä	Uurainen	Keskitaso	Keskitaso	ei puutteita
Jyväskylä	Petäjävesi	Keskitaso	Keskitaso	La+su perustasoa, mutta ei muutostarvetta
Jyväskylä	Hankasalmi	perustaso	keskitaso	Täyttyy rautatieasemalla, taajamassa perustaso, kk palvelutasoa voi parantaa pikavuorojen reittimuutoksella iltajunille tai kutsujoukko liikenteellä.
Yhteydet alukeskuksista Jyväskylään				
Jyväskylä	Joutsa	perustaso	Keskitaso	Pikavuorojen käyttöä heikentää pysäkkien kaukainen sijainti asutukseen nähden sekä lisämaksu. Työmatkavuoron lisäys ja yhteyksien nopeuttaminen
Jyväskylä	Jämsä	Keskitaso	Keskitaso	ei puutteita
Jyväskylä	Keuruu	Keskitaso	Keskitaso	Juna+bussi yhteensä. Useiden vuorojen lakkautusuhka.
Jyväskylä	Saarijärvi	Keskitaso	Keskitaso	yhteensä Uuraisten ja Äänekosken kautta
Jyväskylä	Viitasaari	perustaso	perustaso	vähän pendelöijä ja pitkä etäisyys Jyväskylään heikentää kysyntää
Jyväskylä	Äänekoski	Keskitaso	Keskitaso	Vuorojen nopeuttaminen työ- ja opiskelumatkoilla, Äänekoski tarkistaa 2 v päästä, tavoitteena houkutteleva taso
Aluekeskusten ja kuntakeskusten väliset				
Joutsa	Luhanka	minimi	minimi	
Jämsä	Kuhmoinen	perustaso	perustaso	Kuhmoinen ei kuulu seutuliippujärjestelmään
Keuruu	Multia	minimi	minimi	
Keuruu	Virrat	lakisääteinen	minimi	Työ-, opiskelu- ja asiointimatkat
	Mänttä-Vilppula	perustaso	perustaso	KS Elyn ulkopuolella, AMK matkat
Saarijärvi	Uurainen	Keskitaso	Keskitaso	Keskitason kriteerit ei täyty la+su, mutta ei tarvetta lisätä
	Karstula	perustaso	perustaso	ei puutteita
	Kannonkoski	minimi	minimi	
	Kyyjärvi	minimi	minimi	
	Kivijärvi	minimi	minimi	
Viitasaari	Kinnula	minimi	minimi	
	Pihtipudas	perustaso	perustaso	
Äänekoski	Saarijärvi	perustaso	perustaso	
Äänekoski	Konnevesi	minimi	perustaso	Yhteyksien nopeuttaminen heti, Äänekoski tarkistaa 2 v päästä palvelutason välillä Äänekoski-Suolahti, tavoitteena tason nosto
Laukaa	Äänekoski	perustaso	perustaso	
Laukaa	Konnevesi	perustaso	perustaso	Myös Suolahden kautta perustaso, la ja su iltaliikenneläisys. Arkena koulumatkayhteyksien parannustarve, mikä tarkistetaan mahdollisen kuntaliitoksen jälkeen
ELY-alueen rajan ylittävät				
Hankasalmi – Pieksämäki:		minimi	minimi	opiskelumatkat Pieksämäelle
Jyväskylä-Pieksämäki		Keskitaso	Keskitaso	kokonaispalvelu juna + bussi
Jyväskylä-Kangasniemi		perustaso	perustaso	perustasoa pidempi liikennöinti aika
Joutsa-Heinola/Hartola		perustaso	perustaso	perustasoa pidempi liikennöinti aika
Jämsä-Tampere		Keskitaso	Keskitaso	
Keuruu-Mänttä-Vilppula		perustaso	perustaso	AMK opiskelumatkat
Keuruu-Virrat		lakisääteinen	minimi	Työ- ja asiointimatkat
Keuruu-Seinäjoki		perustaso	perustaso	Opiskelumatkat
Pihtipudas-Reisjärvi		minimi	minimi	Koulumatkayhteydet Pihtiputaan lukioon
Viitasaari-Keitele		perustaso	perustaso	



# KUVAAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 4/2012					
Tekijät Marja Rosenberg Veli-Pekka Pello		Julkaisuaika Tammikuu 2012			
		Julkaisija Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Keski-Suomen maakuntaliitto, Keski-Suomen ELY-keskus			
Julkaisun nimi Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelutaso					
Tiivistelmä Keski-Suomen ELY-keskus on laatinut tämän raportin joukkoliikennelain velvoittamaa joukkoliikenteen palvelutasomäärittystä varten. Työ on tehty yhteistyössä kuntien, maakuntaliiton ja liikenteenharjoittajien kanssa. Asukkaiden mielipiteet joukkoliikenteen palvelutasosta selvitettiin kuntien nettisivuilla julkaistun kyselyn avulla. Lähtökohtana työssä on ollut Liikenneviraston ohjeet palvelutasomäärittelytyölle, palvelutasoluokille ja -kriteereille sekä liikenne- ja viestintäministeriön kaukoliikenteen palvelutasoselvitykset. Määrittelytyö perustuu joukkoliikenteen nykyiseen tarjontaan, joka selvitettiin VALLU-rekisterin tiedoista talvi- ja kesäliikenteen osalta. Kunnilta kerättiin tiedot maankäytön muutoksista sekä mahdollisista palvelurakenteesta tapahtuvista muutoksista. Palvelutaso on määritelty yhteyksille kuntakeskuksista ja aluekeskuksista Jyväskylään, aluekeskusten välisille yhteyksille sekä ELY-alueen ulkopuolelle suuntautuville joukkoliikenteen kysyntää omaaville yhteyksille. Määrittelytyön tuloksena esitetään Keski-Suomen ELY-keskuksen alueen joukkoliikenteen palvelutaso nyky- ja tavoitetilanteessa neljässä palvelutasoluokassa, jotka noudattelevat Liikenneviraston ohjeen luokitusta. Palvelutaso on määritelty talviliikenteelle, kesäliikenteessä sallitaan 1-2 luokan palvelutason alenema, mikäli kysyntä vähenee merkittävästi koululaisten kesälomien takia. Määrällisten palvelutasotekijöiden lisäksi on esitetty palvelun laatutekijöitä, jotka ovat tavoitteellisia. Tavoitteellisen palvelutason vaatimien tarjonnan lisäysten arvioitu kustannusvaikutus on noin 300 000 euroa vuositasolla. Lisäksi kutsujoukkoliikenteen suunnitteluun ja rahoitukseen tulee varautua. Määritelty palvelutaso on laadittu vuoteen 2016 ja se toimii pohjana alueen liikenteen järjestämisessä. Alueella suurin osa liikenteestä on järjestetty joukkoliikennelain siirtymäajan sopimuksilla, joiden voimassaolo lakkaa aikaisintaan 30.6.2014, pidempiaikaisimmat toukokuun lopussa 2019. Liikenteen järjestämispavaihtoehdot siirtymäajan sopimusten jälkeen on esitetty raportissa, mutta liikenteen järjestämistapaan selvityksessä ei oteta kantaa, koska valtakunnalliset selvitykset järjestämistapamalleista ovat kesken. Lisäksi on hahmoteltu aikataulua liikenteen kilpailuttamiselle ja markkinaehtoisien liikenteen järjestämiselle täydentävin ostoin. Palvelutason toteutumista tulee seurata ja tehdä siihen tarkistuksia, mikäli joukkoliikenteen toimintaedellytyksissä tai alueen palveluissa, työpaikoissa, koulupiireissä ym. tapahtuu joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavia muutoksia.					
Asiasanat Joukkoliikenne, palvelutaso					
ISBN (PDF)	ISBN (painettu)	ISSN-L	ISSN (verkojulkaisu)	ISSN (painettu)	URN
978-952-257-407-7		2242-2854	2242-2854	2242-2846	URN:ISBN:978-952-257-407-7
Kokonaissivumäärä		Kieli		Hinta (sis. alv 8%)	
56		Suomi			
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/keski-suomi/julkaisut">www.ely-keskus.fi/keski-suomi/julkaisut</a>   <a href="http://www.doria.fi/ely-keskus">www.doria.fi/ely-keskus</a>					
Julkaisun kustantaja Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus					
Painopaikka ja -aika Jyväskylä 2012					

# Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelutaso

Keski-Suomen ELY-keskus on laatinut tämän raportin joukkoliikennelain velvoittamaa joukkoliikenteen palvelutasomäärittystä varten. Työ on tehty yhteistyössä kuntien, maakuntaliiton ja liikenteenharjoittajien kanssa. Asukkaiden mielipiteet joukkoliikenteen palvelutasosta selvitettiin kuntien nettisivuilla julkaistun kyselyn avulla.

Lähtökohtana työssä on ollut Liikenneviraston ohjeet palvelutasomäärittelytyölle, palvelutasoluokille ja -kriteereille sekä liikenne- ja viestintäministeriön kaukoliikenteen palvelutasoselvitykset. Määrittelytyö perustuu joukkoliikenteen nykyiseen tarjontaan, joka selvitettiin VALLU-rekisterin tiedoista talvi- ja kesäliikenteen osalta. Kunnilta kerättiin tiedot maankäytön muutoksista sekä mahdollisista palvelurakenteessa tapahtuvista muutoksista. Palvelutaso on määritelty yhteyksille kuntakeskuksista ja aluekeskuksista Jyväskylään, aluekeskusten välisille yhteyksille sekä ELY-alueen ulkopuolelle suuntautuville joukkoliikenteen kysyntää omaaville yhteyksille. Määrittelytyön tuloksena esitetään Keski-Suomen ELY-keskuksen alueen joukkoliikenteen palvelutaso nyky- ja tavoitetilanteessa neljässä palvelutasoluokassa, jotka noudattelevat Liikenneviraston ohjeen luokitusta. Palvelutaso on määritelty talviliikenteelle, kesäliikenteessä sallitaan 1-2 luokan palvelutason alenema, mikäli kysyntä vähenee merkittävästi koululaisten kesälomien takia. Määrällisten palvelutasotekijöiden lisäksi on esitetty palvelun laatekijöitä, jotka ovat tavoitteellisia.

Tavoitteellisen palvelutason vaatimien tarjonnan lisäysten arvioitu kustannusvaikutus on noin 300 000 euroa vuositasolla. Lisäksi kutsujoukkoliikenteen suunnitteluun ja rahoitukseen tulee varautua. Määritelty palvelutaso on laadittu vuoteen 2016 ja se toimii pohjana alueen liikenteen järjestämisessä. Alueella suurin osa liikenteestä on järjestetty joukkoliikennelain siirtymäajan sopimuksilla, joiden voimassaolo lakkaa aikaisintaan 30.6.2014, pidempiaikaisimmat toukokuun lopussa 2019. Liikenteen järjestämistapavaihtoehdot siirtymäajan sopimusten jälkeen on esitetty raportissa, mutta liikenteen järjestämistapaan selvityksessä ei oteta kantaa, koska valtakunnalliset selvitykset järjestämistapamalleista ovat kesken. Lisäksi on hahmoteltu aikataulua liikenteen kilpailuttamiselle ja markkinaehtoisien liikenteen järjestämiselle täydentävin ostoin. Palvelutason toteutumista tulee seurata ja tehdä siihen tarkistuksia, mikäli joukkoliikenteen toimintaedellytyksissä tai alueen palveluissa, työpaikoissa, koulupiireissä ym. tapahtuu joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavia muutoksia.